UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LE

CHEMIN DE FER DE BAGDAD

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET INTERNATIONALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Georges MAZEL

RECEVEUR D'ENREGISTREMENT

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
MONTANÉ, SICARDI ET VALENTIN, SUCCESSEURS
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson

1911

LE

CHEMIN DE FER DE BAGDAD

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET INTERNATIONALE

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER — FACULTÉ DE DROIT

LE

CHEMIN DE FER DE BAGDAD

ÉTUDE ÉCONOMIQUE ET INTERNATIONALE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

ACAD.
LJGD.RAT.
BIBL.

PAR

Georges MAZEL

RECEVEUR D'ENREGISTREMENT

MONTPELLIER
IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE
MONTANE, SICARDI ET VALENTIN, SUCCESSEURS
Rue Ferdinand-Fabre et Quai du Verdanson
—
1911

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

FACULTÉ DE DROIT

MM. Vigié, Doyen, professeur de Droit civil, chargé du cours d'Enregistrement.

Brémond, Assesseur, professeur de Droit administratif.

Glaize, professeur honoraire.

Laborde, professeur de Droit criminel, chargé du cours de Législation et Economie industrielles.

Charmont, professeur de Droit civil.

Chausse, professeur de Droit romain.

Valéry, professeur de Droit commercial, chargé du cours de Droit international privé.

Moye, professeur de Droit international public.

Rist, professeur d'Economie politique.

Barthélemy, professeur de Droit constitutionnel.

Giffard, professeur d'Histoire du Droit.

Morin, agrégé, chargé d'un cours de Droit Civil approfondi.

Bridrey, agrégé, chargé d'un cours de Droit romain.

Nogaro, agrégé, chargé d'un cours d'Économie politique.

Ricol, agrégé, chargé d'un cours de Droit civil.

Donnedieu de Vabres, agrégé, chargé d'un cours de Procédure civile.

Rochette, secrétaire.

MEMBRES DU JURY :

MM. Moye, *président.*
Barthélemy,
Nogaro, } *assesseurs.*

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs

A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

A LA MÉMOIRE DE MA SŒUR

A MA FEMME

A MA MÈRE

Hommage de mon éternelle reconnaissance.

G. MAZEL.

LE

CHEMIN DE FER DE BAGDAD

ETUDE ECONOMIQUE ET INTERNATIONALE

PREMIÈRE PARTIE

L'HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD

CHAPITRE PREMIER

LA PÉNÉTRATION ALLEMANDE EN TURQUIE

I. Déclin de l'influence française à Constantinople et introduction de l'influence allemande. — II. Pourquoi les Allemands se sont implantés en Turquie ? — III. Comment ils y sont parvenus. — IV. Les résultats d'une pareille politique.

Le point de départ de l'influence allemande en Turquie, le commencement de la pénétration germanique dans les diverses branches de l'Administration, dans les divers services de l'Empire ottoman, fut la guerre de 1870. Le Turc vénère, parce qu'il l'admire et le craint, celui que ses victoires et sa force ont rendu célèbre. C'était bien le cas de l'Allemagne après 1870. Sa puissance s'était révélée à Sadowa, mais on n'aurait jamais cru que la jeune armée prussienne anéantirait à ce point

les vieux régiments de France qui s'étaient couverts de gloire sous la Révolution et le premier Empire.

Après la guerre franco-allemande, Bismarck et la Confédération germanique qui vient de se constituer en Empire sous l'hégémonie de la Prusse sont entourés d'une véritable auréole. L'étoile française a pâli et l'étoile allemande brille maintenant du plus vif éclat.

Nos défaites devaient fatalement avoir une répercussion à l'extérieur. Le vainqueur allait exploiter sa victoire auprès des autres nations, s'efforcer de chasser le vaincu des positions commerciales et économiques qu'il occupait.

Ce fut là le but que poursuivirent les Allemands en Turquie. Les relations franco-turques étaient très anciennes. Elles datent de 1535, année où un traité, conclu entre François 1er et le sultan Soliman II accordait aux sujets français « la liberté de voyager, de naviguer et de faire le commerce en Turquie ». Depuis, ces relations n'ont fait que s'accroître, se développer. Les capitulations de 1569 entre Claude du Bourg et Sélim II, de 1581, entre Mourad III et Henri III, de 1604, entre Ahmed 1er et Henri IV, de 1673 entre Mehmed IV et Louis XIV, la capitulation enfin de 1740 entre Louis XV et Mahmoud 1e resserèrent les liens d'amitié entre la France et la Turquie. On peut dire que depuis le XVIe siècle, les bons rapports franco-turcs ne furent troublés qu'en 1827, lors de la proclamation de l'indépendance de la Grèce après que les flottes

de la France, de l'Angleterre et de la Russie eurent écrasé la flotte turque à Navarin. Bien vite cependant le malentendu se dissipa et le 25 novembre 1838 une nouvelle convention fut signée entre Louis-Philippe et le sultan Mahmoud II, convention qui confirmait nos privilèges antérieurs et nous accordait par avance tous les avantages qu'une puissance pourrait postérieurement obtenir en Turquie.

L'influence française continua de grandir à Constantinople ; elle est toute puissante en 1869, année où l'impératrice Eugénie allant inaugurer l'ouverture du Canal de Suez s'arrête dans la capitale ottomane qui lui fit une réception enthousiaste ....

Quelques mois plus tard le Kronprinz Frédéric, rendait au nom du roi de Prusse officiellement visite au sultan.. C'est là le premier pas de la Prusse vers la Turquie..

Sedan et Metz furent l'aurore de l'apparition germanique en Orient ! En 1870, dès le lendemain de nos revers, la Turquie demanda l'abolition des capitulations. Elle manifesta à l'égard de la France indifférence et oubli et se montra toute disposée à accepter l'amitié de l'Allemagne. Celle-ci sut tirer profit de ces dispositions bienveillantes. Et tandis que l'influence française décline, l'influence allemande grandit de jour en jour : « Il y a 30 ans, écrit M. Chéradame, les Allemands n'étaient encore rien à Constantinople. Ce laps de temps très court leur a cependant suffi pour se

créer en Turquie une situation hors de pair ». (1).

Nous ne tenons pas compte, en effet, de la mission que, vers la fin de 1835, le Maréchal de Moltke, alors simple capitaine de la garde du roi de Prusse, accomplit à la demande du sultan. Il resta en Turquie jusqu'en 1840, essayant de réorganiser l'armée turque. Mais l'Allemagne d'alors n'avait aucune vue en Orient et Bismarck lui-même, bien plus tard ne déclarait-il pas que « la Turquie ne valait pas les os d'un seul grenadier poméranien ». C'est donc de 1870 que date, selon la forte expression de M. le professeur Vambery, « la marée montante de l'élément allemand à Constantinople ». (2).

Pourquoi donc les Allemands se sont-ils efforcés de s'implanter en Turquie ? — « Le but de la politique de Guillaume II, dit M. H. Bohler, est de conquérir le premier rang dans l'exploitation économique du Levant ; en d'autres termes de déposséder la France de la situation morale et commerciale acquise depuis des siècles, d'y tenir en échec l'Angleterre et d'en détourner la poussée russe en la faisant dériver complaisamment sur la Perse, l'Afghanistan et l'Extrême-Orient ». (3). But économique et politique à la fois : Débouché pour l'industrie allemande, affaiblissement du pres-

---

(1) André Chéradame, *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 3.

(2) A Vambéry. L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie. *Revue*, 1er août 1902.

(3) Henri Bohler. Le Chemin de fer de Bagdad. Article paru dans les *Questions diplomatiques et coloniales* du 1er mars 1903.

tige français, obstacle à l'influence anglaise, barrière à l'expansion russe. Voilà à quoi a visé l'action des Allemands en Turquie, ce qui a inspiré leur diplomatie, ce qui a dicté la conduite de leur empereur vis-à-vis du sultan.

M. Negig-Azoury-Bey, ancien adjoint du gouverneur de Jérusalem, déclarait, dans une lettre très curieuse, publiée en juillet 1906 dans un grand quotidien de Paris, que la diplomatie allemande avait tenu au sultan le langage suivant : « Vous aurez mon coucours et ma protection à la condition de confier à mes Allemands les travaux à faire chez vous, de commander vos armements chez Krupp et d'employer un personnel et des capitaux allemands pour organiser vos différents services et mettre en valeur les terres incultes. » (1)

Ce but, il fut nettement défini en 1870, et depuis cette époque, la diplomatie allemande a constamment travaillé à l'atteindre. Elle s'est efforcée de persuader au sultan, chose d'ailleurs facile, que pour se préserver contre les convoitises des puissances étrangères, notamment l'Angleterre et la Russie, et contre les troubles intérieurs qui agitaient son empire, il avait besoin de s'appuyer sur un ami, fidèle et fort. La France vaincue par l'Allemagne ne pouvait plus être considérée comme la protectrice des musulmans. Abattue en 1870, elle était à bout de souffle, ses armées étaient décimées

(1) Eugène Jung. *Les puissances devant la révolte arabe*, p. 214.

et deux uhlans suffiraient, comme le représentaient les images allemandes répandues à profusion dans toute la Turquie, pour mettre en fuite tout un régiment de cuirassiers français !

L'Allemagne voulait être l'amie des Turcs ! Au Congrès de Berlin, en 1878, elle empêcha la Russie de profiter des avantages qu'elle avait obtenus au traité de San-Stéphano. Première marque de bienveillance et d'intérêt qu'elle donne aux Turcs ! Et depuis lors, sa diplomatie n'a laissé passer aucune occasion de témoigner sa sympathie pour le sultan. Elle évite la question arménienne « comme le feu de l'enfer » ; au moment des affaires de Crète, « tantôt elle n'a pas de navire disponible, tantôt elle se désintéresse de la question » et cherche tous les échappatoires possibles, tous les prétextes lui sont bons pour ne pas joindre son action à celle des autres nations ! Lorsque le règlement de la question crétoise approche, elle souscrit à l'accord intervenu entre les puissances, mais s'oppose énergiquement à tout condominium, qui tôt ou tard ferait de l'île une possession anglaise. La guerre turco-grecque éclate, et là encore elle prend nettement partie pour le Turc. Le gouvernement allemand, la presse officieuse germanique condamnent les manifestations qui se produisent en faveur des Grecs, qui ne sont que les descendants abâtardis des habitants de la Grèce antique. « On triomphe des victoires du sultan comme des victoires alle-

mandes » (1). Les consuls de Guillaume II se chargent, pendant la durée des hostilités, de la protection des Ottomans en Grèce, protection qu'ils accorderont encore aux sujets du sultan établis au Transvaal lors de la guerre sud-africaine.

Toutes les fois que la domination du sultan s'est trouvée menacée, l'empereur d'Allemagne a pris le Chef des Croyants sous sa protection, l'aigle noir l'a abrité. « La thèse allemande est en résumé fort simple, écrit M. Alexandre Ular ; il s'agit de fortifier la Turquie à tous les points de vue et par tous les moyens, d'appuyer partout la doctrine politique de l'islam, suivant laquelle aucun peuple musulman ne doit être gouverné par des mécréants, de prendre la direction économique des pays soumis au sultan et d'affaiblir la position des autres puissances européennes dans leurs colonies musulmanes. » (2)

Pendant que la diplomatie manœuvrait ainsi pour acquérir les faveurs et l'amitié des sphères dirigeantes turques, la pénétration allemande en Turquie s'effectuait d'une façon lente, mais sûre. « L'Homme malade » profita des bonnes dispositions de la première puissance militaire du monde pour se guérir d'abord et avant tout de sa phtisie militaire ». (3) En mai 1882, une mission, compo-

---

(1) Alexandre Ular. La Weltpolitik allemande et le monde Musulman. *Revue*, 1er juin 1905, p. 308.

(2) *Id.*, p. 301.

(3) *Id.*, p. 307.

sée de 12 officiers, ayant à sa tête le baron Colmar von der Goltz et le colonel de Koehlen, fut envoyée en Turquie pour réorganiser l'armée sur le modèle allemand. Ces officiers prussiens ne tardèrent pas à remplacer les officiers français. La mission militaire française qui, depuis 1850, instruisait à Constantinople l'armée du sultan, fut progressivement éloignée, et bientôt « l'état-major turc fut peuplé d'anciens lieutenants et capitaines qui n'avaient pu résister au désir d'échanger contre le titre de pacha à trois queues leur écharpe d'officier prussien. » (1)

Le soldat turc était donc formé par des chefs allemands. L'enfant devait être instruit par des maîtres prussiens : « Les Allemands s'efforcent de pénétrer en Turquie par l'Ecole, de manière à rendre plus solide l'œuvre de pénétration qu'ils entreprennent. On sait, en effet, que l'influence française est due en grande partie à l'action incessante de la mission laïque française et des établissements d'enseignement qu'elle a fondés sur diverses parties de la Turquie.

» Pour lutter contre notre enseignement, les Allemands essaient de fonder des Ecoles » (2). Là encore leurs efforts ne sont pas restés vains. Il y a 11 écoles allemandes en Turquie d'Europe, dont 5 à Constantinople. Elles groupent plus d'un millier d'élèves, et parmi elles, la *Bürgerschule de*

---

(1) Gaston Deschamp, *Revue bleue*, 1889, p. 330.
(2) *Le Petit Méridional* du 23 novembre 1910.

Péra, fondée en 1868, dotée d'une subvention annuelle de 37.500 francs, comptait 130 élèves en 1872, 300 en 1880, 400 en 1900 et 600 en 1903. En Turquie d'Asie également, en Syrie, en Palestine, il y a une trentaine d'écoles allemandes fréquentées par 2.500 élèves environ.

A côté de ces Ecoles, il en existe d'autres, fondées par la Compagnie des Chemins de fer orientaux. Elles se rapprochent de « nos écoles professionnelles » ; ce sont les *Eisenbahnschulen* de Jédikulé, Salonique, Andrinople, Uskub et Philippopoli en Turquie d'Europe, d'Haïdar-Pacha et d'Eski-Chéhir en Turquie d'Asie, ces deux dernières créées par la Compagnie allemande des Chemins de fer d'Anatolie. (1)

Sans doute, si on compare le nombre de ces Ecoles, la quantité d'enfants qui les fréquentent, au nombre d'établissements scolaires placés sous la protection de la France (5.000, dont 300 vraiment dignes de ce nom) à la quantité d'élèves qu'ils instruisent (90.000), on s'aperçoit que nous avons une avance considérable. Mais cette avance, prenons garde qu'elle ne disparaisse, car les efforts des Allemands sont ouvertement secondés par le sultan. Celui-ci, par un iradé de juin 1902, a reconnu d'utilité publique et exempté d'impôts les Ecoles

(1) Ces renseignements sont tirés des *Puissances au Levant,* p. 38, ouvrage de MM. Verney et Dambmann et des *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 275.

allemandes et les établissements de bienfaisance.

A l'action des profeseurs allemands, est venue s'ajouter la propagande des missionnaires catholiques et protestants, « dont l'activité, écrit M. André Brisse, devient inquiétante » (1). Ces missions religieuses, opérant surtout en Turquie d'Asie et particulièrement en Syrie et en Palestine, missions catholiques soutenues par l'Association allemande de Terre-Sainte, elle-même placée sous le haut patronage de l'archevêque de Cologne, ont fondé, outre des écoles, des asiles de vieillards, des hôpitaux, des hospices, des orphelinats, des sanatorium ; elles ont construit aussi des églises. Au protectorat des chrétiens en Orient, que la France autrefois détenait exclusivement, Guillaume II, maintenant, prétend prendre partie.

» L'influence allemande ne s'est pas seulement localisée à Constantinople et en Anatolie ; elle s'exerce encore et s'affirme de plus en plus en Syrie et en Palestine » (2). Elle fut dans cette région singulièrement secondée par une institution, ayant un caractère à la fois agricole et religieux : je veux parler de l'Association des Templiers allemands. Fondée en Wurtemberg en 1853 par le pasteur Christophe Hoffmann, cette communauté chrétienne créa d'abord dans ce pays des colonies agricoles. Mais en 1867, les Templiers décidèrent

(1) *Revue de Géographie*, avril 1902, p. 300.

(2) Henri Bohler. Le Chemin de fer de Bagdad. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 278.

d'aller s'établir en Terre-Promise et, au nombre de 320, fondèrent cinq colonies, à Haïfa, Jaffa, Rephaïm, Sarona et Jérusalem. Ils renonçaient à la nationalité allemande, « voulaient vivre sans loi, selon l'Evangile », mais lorsqu'en 1898, ils virent leur empereur venir leur rendre visite, leurs sentiments patriotiques se réveillèrent et depuis ils sont les ardents pionniers de la pénétration de l'influence allemande. Leur nombre s'est accru : en 1900, ils sont 1.200. Ils mirent en culture des terres arides, et les colonies agricoles qu'ils créèrent constituent les premiers jalons d'une colonisation plus vaste que l'Allemagne rêve d'établir en Orient.

Aux missionnaires, aux Templiers se sont encore joints quelques émigrés qui, eux aussi, ont fait œuvre allemande. Ils sont venus en Turquie, voyageurs, commerçants et colons, faisant connaître dans ce pays leur mère-patrie, répandant ses produits, propageant sa langue, louant les bienfaits qu'elle prodigue aux peuples amis.

Ces Allemands d'Orient se sont groupés en Sociétés, dont la plus importante est la Teutonia, en Vereine, en clubs. Ils s'établissent, non pas en Turquie d'Europe exclusivement, mais dans tout l'empire du sultan, en Syrie, en Palestine, où, en mai 1900, ils ont fondé la *Gesellschaft zur Forderung der Deutschen Ansieldlungen in Palestina* (Société pour le développement des colonies allemandes en Palestine).

Les diplomates allemands, les missionnaires

laïques et religieux, les émigrés, eurent pour seconder leur action un auxiliaire à la fois habile et puissant : l'Empereur lui-même. Pour obtenir cette amitié, à laquelle il attachait tant de prix, pour permettre à ses sujets d'acquérir une situation primordiale dans l'Empire ottoman, pour que son influence fut souveraine à Constantinople, que l'industrie de son Empire trouve en Turquie des débouchés et que le commerce allemand y devienne florissant, Guillaume II, en 1890 et en 1898, vint officiellement rendre visite à Abd-ud-Hamid en son palais d'Yildiz-Kiosk.

On croit, le fait n'a jamais pu être établi d'une façon certaine, que le voyage de 1890 aboutit à la conclusion d'une alliance politique entre l'Allemagne et la Turquie et aussi à la signature d'un traité de commerce.

En octobre 1898, Guillaume II se rendit à Constantinople et à Jérusalem. Il alla en Orient avec l'idée bien arrêtée de se poser aux yeux du monde entier en ami et protecteur de la Turquie et des Musulmans. Tout, dans ce voyage, fut calculé pour impressionner d'une façon favorable le sultan et son peuple. Pour que son rôle de protecteur de l'Islam fût pris plus sérieusement encore en considération, il évita tout acte qui aurait été de nature à rapeler aux musulmans sa qualité de chrétien : il renonça à l'idée, et ce dût être pour lui un sacrifice, de faire dans Jérusalem une entrée semblable à celle du Christ, porté sur une ânesse ; il affecta un respect exagéré pour la doctrine de

l'Islam, se rendant en pélerinage au tombeau de Saladin, prince vainqueur des Chrétiens dans la Ville-Sainte de Palestine, pour y déposer une palme d'or, hommage de son admiration. Enfin, le 8 novembre 1898, en présence de Nazim-Pacha, il lança au monde musulman son fameux toast de Damas : « Puisse Sa Majesté le Sultan, ainsi que les 300 millions de Mahométans qui vénèrent en lui leur Calife, être assurés que l'Empereur allemand est leur ami pour toujours. »

A tant de délicates attentions, à de si belles paroles, Abd-ul-Hamid ne pouvait rester indifférent. Jusqu'à ce jour, aucun souverain d'une nation aussi puissante n'avait manifesté une amitié si chaleureuse et si désintéressée pour le peuple turc et le Chef des Croyants ! Comment les portes du palais ne se seraient-elles pas ouvertes toutes grandes pour recevoir Celui qui daignait protéger « l'Homme-Malade »... et voulait le guérir ?

Trois ans plus tard, en 1901, le prince Adalbert, second fils de l'Empereur, venait à Constantinople à bord du bâtiment-école *Charlotte*, et était reçu à Yildiz-Kiosk comme pour sceller d'une façon plus étroite l'amitié de son père et du sultan.

Ces diplomates allemands, qui prêtaient leur appui à la politique de la Turquie, qui défendaient ses intérêts, ces missions militaires qui réorganisaient son armée, ces professeurs et ces maîtres qui fondaient des écoles, ces émigrés qui créaient des colonies agricoles, ces religieux et ces prêtres qui instituaient des établissements de bienfaisance

et de secours, cet empereur qui, à deux reprises, se rendait à Constantinople et y déléguait son fils, n'agissaient nullement dans un but désintéressé, comme ils le prétendaient. Leurs services, ils devaient se les faire payer, leur protection n'était pas gratuite.

Une pareille politique eut en effet pour conséquences :

1° D'acquérir l'amitié du sultan et d'accroître l'influence de la diplomatie allemande à Constantinople ;

2° D'obtenir des mesures de faveur pour les sujets de Guillaume II ;

3° De faire de la Turquie un débouché des produits allemands ;

4° De permettre aux Sociétés allemandes d'opérer la mainmise sur de nombreuses concessions.

Il n'y a pas d'homme plus populaire à Constantinople que Guillaume II depuis son voyage de 1898. On l'appelle « *l'ami* » et son portrait se trouve dans tous les cafés. Cette popularité est beaucoup plus grande encore dans les hautes sphères que dans les classes moyennes et chez le peuple. Le sultan s'est trouvé flatté de cette amabilité et il n'a rien à refuser à Celui qui veut bien l'honorer de son amitié. Et l'Empereur profita de ces bonnes dispositions du sultan à son égard pour introduire des fonctionnaires allemands dans les divers services de l'Empire turc. « On trouve des Allemands, écrit M. Henri Bohler, dans toutes les

branches de l'administration ottomane, où ils occupent des situations très élevées : douanes, postes et télégraphes, finances, travaux publics, mines, forêts, domaine, marine et guerre » (1). Yildiz-Kiosk est « la source et la serre chaude des sympathies pour l'Allemand en Turquie. »

Rien d'étonnant, dès lors, à ce que la diplomatie de Guillaume II soit toute-puissante à Constantinople. « L'ambassadeur Marschall von Bieberstein y est le plus écouté et le mieux accueilli des représentants étrangers. Le sultan se sent en confiance auprès de lui : il apparaît, au contraire, gêné et mortifié devant les autres diplomates, qui ne négligent aucune occasion de lui adresser des remontrances parfaitement justifiées, mais particulièrement blessantes pour son amour-propre de despote absolu. A l'inverse des autres nations, qui donnent des ordres impératifs et adressent des sommations menaçantes à l'Etat moribond, l'Allemagne affecte de ne pas connaître l'homme malade et manifeste hypocritement son étonnement lorsqu'on parle d'une façon aussi irrespectueuse d'un empire sur lequel plane l'aigle protecteur de la Germania et l'amitié d'un Hohenzollern. » (2)

Le prestige de l'Empereur rejaillit sur ses nationaux et les Allemands sont par-

---

(1) Henri Bohler. *Questions diplomatiques et coloniales.* 1er mars 1903, p. 276.

(2) *Id.*, p. 274.

ticulièrement bien vus auprès du sultan. Veut-on un exemple de cette situation privilégiée ? En mars 1903, le vali de Beyrouth prescrivit que désormais une autorisation préalable serait nécessaire aux étrangers désirant acheter un immeuble à un Turc. C'était en somme une contribution nouvelle imposée aux étrangers, puisque pour obtenir cette autorisation, il fallait payer un bakchich. Mais le docteur Schröder, consul général d'Allemagne à Beyrouth, protesta : « Les sujets ottomans n'étaient pas soumis à cette formalité, pourquoi, dès lors, les Européens y seraient-ils astreints ? » Le vali s'empressa aussitôt de déclarer que la mesure prescrite ne concernait pas les Allemands !

Voici une autre anecdote que rapportent MM. Verney et Dambmann et qui montrera bien l'importance qu'a pris à Constantinople tout ce qui est allemand. Un représentant d'une fabrique d'armes anglaises faisait ses offres de services à un haut fonctionnaire turc. Celui-ci répondit par un refus poli. Mais lorsque le représentant lui eut déclaré qu'il partait pour Berlin, où il était attendu, le pacha se ravisa et voulut bien examiner les armes qu'on lui exposait.

Cet exemple nous permet d'entrevoir la place que doivent tenir les produits allemands dans la consommation et le commerce de la Turquie. Débouché pour les produits de son empire ! c'était bien là un des buts, et non le moindre, de la politique de Guillaume II. « Contrairement à la France,

qui a établi son protectorat sur la Tunisie et convoite le Maroc, contrée musulmane, contrairement à l'Angleterre, qui s'est établie en Egypte, à la Russie, qui a combattu la Turquie pour s'emparer de ses territoires, l'Allemagne, soucieuse du bien d'autrui, ne veut rien prendre. Cependant, elle acceptera, en remerciement de son concours, des compensations économiques » (1). Ces compensations économiques, c'étaient les commandes faites officiellement par le gouvernement ture à ses usines, à ses chantiers, c'était la faculté pour ses voyageurs de commerce, investis en quelque sorte de la confiance et de l'appui du sultan, de parcourir la Turquie d'Europe et d'Asie pour y répandre les produits allemands.

Puisque l'armée turque devait être réorganisée sur le modèle de l'armée prussienne, dès le début, elle devait avoir les mêmes armes, se servir des mêmes munitions que les soldats du Kaiser. Les fonderies Krupp allaient trouver un précieux client chez le sultan. Désormais, la Turquie s'adresserait à l'Allemagne pour les fournitures militaires que jusqu'en 1882 elle avait demandées à la France seule. De 1882 à 1896, en effet, la Turquie a acheté à l'Allemagne plus de 800.000 Mauser ; en janvier 1903, le Ministère de la Guerre ottoman en a commandé 200.000 de plus ; pendant la même époque (1882-1896), le montant total des

(1) Eugène Yung. *Les Puissances devant la Révolte arabe*, p. 225.

armes et munitions militaires expédiées d'Allemagne en Turquie s'est élevé à plus de 80 millions et M. Bohler évalue les commandes faites à Krupp, de 1893 à 1903, à près de 100 millions, chiffre auquel il faut ajouter les nouveaux canons de campagne à tir rapide dont les corps d'armée de Turquie d'Europe ont été dotés en 1903 (1). Il valait vraiment bien la peine de détacher à Constantinople une douzaine d'officiers. Ce n'était qu'un petit sacrifice ! ! !

Tandis que les hauts-fourneaux de Krupp brûlaient pour satisfaire aux commandes turques, des commis-voyageurs allemands, suivant la voie que leur avait tracée l'Empereur, allaient en Orient y faire connaître les produits de leur mère-patrie. En 1882, se créa la *Deutsche Handelsverein,* qui établit des centres d'opérations à Jaffa, Beyrouth et Constantinople ; bientôt se constitue une Société nouvelle, la *Deutsche Exportbank* de Berlin. D'autres Compagnies furent encore fondées et toutes établirent des succursales à Constantinople. C'est le cas, en 1890, de l'*Export Verband deutscher Machinenfabrik und Hüttenwerke in Berlin,* et en 1898, de la *Deutsche Orientalische Exportgesellschaft.* Vers cette époque, pour exercer une plus grande influence commerciale, le Gouvernement de

(1) Ces renseignements et ces chiffres sont donnés par MM. Verney et Dambmann, *Les Puissances au Levant*, p. 44, et M. Henri Bohler. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903.

Berlin fonda une Chambre de commerce allemande à Constantinople.

Et les efforts des commerçants allemands en Turquie, favorisés par la popularité dont jouissait leur Empereur, par la bienveillance que leur témoignaient le sultan et les hautes sphères gouvernementales, furent rapidement couronnées de succès. En 1900, le consul général anglais à Constantinople déclarait que « les commis-voyageurs allemands s'implantaient partout ». « Il ne faut pas longtemps au touriste récemment débarqué d'Europe, écrit M. Raymond Perraud, pour se rendre compte de la place éminente que les Allemands ont su se créer en Turquie.

» Il lui suffit de se promener sur les quais de Galata et dans les rues de Péra. Les principaux magasins, notamment les librairies, les bazars et les brasseries, quand ils ne sont pas grecs, sont allemands. » (1)

Les Allemands, en effet, ne se sont pas contentés d'importer en Turquie un seul article, mais une grande variété : les soieries, les tissus et lainages, les draps, dont l'exportation a doublé de 1898 à 1902, les fers et les machines « qui ont détrôné la fourniture anglaise de même nature », les produits chimiques et de droguerie, les savons et la parfumerie, « qui ont chassé les fins articles de toilette

---

(1) Raymond Perraud. L'Allemagne et le Bagdadbahn, *Revue*, 1er mars 1909, p. 17.

français », voilà tout ce que les Allemands ont exporté en Orient.

Vingt années ont suffi, de 1880 à 1900, pour décupler le commerce de l'Allemagne avec l'Empire Ottoman. A une plus forte quantité d'exportations d'Allemagne en Turquie, répondait également en sens inverse une quantité plus considérable d'importations de Turquie en Allemagne. Quelques chiffres, que nous empruntons à l'ouvrage si documenté de MM. Verney et Dambmann nous en donneront une idée exacte.

Le commerce turco-allemand atteint :

En 1880	Exportations allemandes . . .	8.029.000
	Importations en Allemagne. .	2.420.000
En 1885	Exportations allemandes . . .	9.760.000
	Importations en Allemagne. .	4.494 000
En 1890	Exportations allemandes . . .	42 599 000
	Importations en Allemagne. .	11.508.000
En 1893	Exportations allemandes . . .	62.451.000
	Importations en Allemagne. .	20 707.000
En 1894	Exportations allemandes . . .	42.080.000
	Importations en Allemagne. .	23 546.000
En 1896	Exportations allemandes . . .	35.026.000
	Importations en Allemagne. .	32 339.000

De 1893 à 1901, la moyenne annuelle des marchandises allemandes exportées en Turquie ne sera plus que de 44 millions, tandis que l'importation des produits turcs en Allemagne continue à s'accroître de 233 0/0 de 1880 à 1900.

Cette baisse dans les exportations allemandes provient de ce que les constructions de railway en Turquie furent moins nombreuses après 1893 :

d'où diminution de fournitures allemandes de matériel de chemins de fer. Mais cette activité commerciale reprendra certainement. En 1901, d'ailleurs, la progression commençait à se faire à nouveau sentir, puisque les exportations d'Allemagne en Turquie se sont élevées à 37.481.000 francs. Depuis, leur marche ascendante a continué et il est évident que la construction de la ligne de Bagdad donnera lieu à des envois de plus en plus considérables de matériel et de rails.

A quoi faut-il attribuer un succès si rapide ? Est-il dû uniquement à l'action de l'Empereur, à l'habileté de la diplomatie allemande ? Non. Les Compagnies privées, l'initiative individuelle ont singulièrement secondé les efforts faits par Guillaume II et son gouvernement. Les négociants, les exportateurs se sont ingéniés à trouver des moyens pour s'attirer la clientèle ottomane et la détacher des maisons françaises ou anglaises qui, depuis de longues années, s'étaient implantées dans le pays. Ils n'ont rien négligé : ni les réclames écarlates répandues à profusion, ni l'emploi des mesures usitées dans le pays, ni les facilités de paiement, accordant un crédit de 8 mois, ni une scrupuleuse exactitude, ni un soin exagéré apporté dans la livraison de la plus petite commande.

Les progrès du commerce entraînaient le développement de la navigation. Malgré les échecs de deux Compagnies, en 1880 et en 1889, la *Deutsche Levante Linie* fut constituée le 6 septembre 1889 à Hambourg. Cette Société ne croula pas, contrai-

rement aux deux précédentes, qui, elles aussi, s'étaient proposé d'assurer le trafic entre l'Allemagne et l'Orient. La raison est que, en 1889, le commerce turco-allemand avait déjà pris son essor et commençait à devenir important. Depuis cette époque, commerce et navigation suivirent une marche parallèle. La *Deutsche Levante Linie* n'avait que 4 navires à son origine. En 1898, elle en possédait 15 ; en juillet 1901, 21 ; le 21 décembre 1901, elle en lançait un autre, pendant que 5 encore étaient en construction sur les chantiers. En cette même année, elle s'entendait avec une autre Compagnie allemande, la *Hambourg Amerika,* pour l'établissement d'une ligne directe entre les ports américains et le Levant. Elle comprenait déjà 12 lignes directes partant de Hambourg, 6 d'Anvers, et une, tantôt de Rotterdam, tantôt de Newcastle. « Bons vapeurs, activement conduits, une Compagnie qui fait chaque jour des progrès et qui rend d'immenses services au commerce allemand dans le Levant ». Telle est l'appréciation de la Chambre de commerce française de Constantinople au sujet de la *Deutsche Levante Linie.*

Et cette Compagnie n'est pas la seule dont les navires vont fréquenter les ports turcs. Il y en a d'autres, d'envergure peut-être moins grande, mais dont les vapeurs font néanmoins un service rapide et direct entre l'Allemagne et l'Orient. Telles sont l'*Orient Linie Glast Henninge Hant und Gt,* et la *Compagnie Freitas d'Hamburg.*

La convoitise des marins a égalé celle des com-

merçants. Ils ne se contentent pas de cette navigation générale et internationale ; ils ont cherché, et là encore ils ont réussi, à s'emparer du cabotage entre Constantinople et Haïdar-Pacha. C'est la Deutsche bank qui a fourni l'argent nécessaire à la construction des bateaux qui, traversant le Bosphore, font le service de la côte d'Europe à la côte d'Asie. Ce sont des Allemands qui les exploitent.

Si en Turquie les Allemands ont leurs navires, ils ont aussi leurs ports. Pour récompenser Guillaume II de son amitié... si désintéressée, pour le remercier de ses bonnes paroles, Abd-ul-Hamid, à la demande même de l'Empereur lors de sa visite à Yildiz-Kiosk, en 1898, a concédé à une Société allemande le port d'Haïdar-Pacha par un iradé d'août 1901. Bien que ce soit deux Français, MM. Laporte et Augier, qui aient été chargés de la construction, l'entreprise est nettement allemande ; il suffit, pour s'en convaincre, de lire les articles enthousiastes de la presse germanique lors de l'inauguration, le 17 novembre 1902...

L'étude sommaire que nous venons de faire nous a montré (d'une façon très brève et un peu incomplète, peut-être, mais il aurait fallu y consacrer plusieurs chapitres et ce n'est pas là le but principal de notre sujet) quel profit les Allemands avaient su tirer de l'amitié du sultan, qu'habilement leur empereur et leur diplomatie s'étaient acquise. Ils n'ont pas pratiqué « la politique du temps perdu ». Presque inconnus en 1870, ils jugeaient alors

inutile « de prendre connaissance du courrier de Constantinople », nous avons vu comment ils sont parvenus à jouer un rôle important en Turquie au point de vue politique et surtout au point de vue économique. « Depuis le traité de Berlin, disait M. Deschanel, dans un discours prononcé le 19 novembre 1903 à la Chambre des députés, à l'occasion de la discussion générale du budget des Affaires Etrangères, l'Allemagne s'est mise en marche, patiente et infatigable vers la mer Egée et le Bosphore... Elle a fait de la Turquie sa protégée et sa cliente, elle considère les Echelles du Levant, qui étaient jadis un fief du commerce de Marseille, comme son domaine économique. » (1)

C'est, en effet, l'action économique qui a été le levier le plus puissant de l'influence allemande en Turquie. Elle a atteint le but qu'elle poursuivait, et quels résultats ! non par une guerre, ou en parlant fort, mais par une politique qui, pour être moins agressive au premier abord, n'en est que plus dangereuse pour la nation envers laquelle elle est pratiquée, si celle-ci n'y prend garde et ne réagit. Cette politique, M. Deschanel la définissait ainsi dans le discours cité plus haut : « C'est une politique qui, au lieu de conquérir les territoires les armes à la main, fait l'économie d'une guerre, s'empare des moyens de transport, confisque peu à peu par des articles financiers la vie des Etats en ne leur laissant qu'une indépendance nomi-

(1) *Journal officiel*, 20 novembre 1903.

nale » (2). C'est bien le cas de la politique allemande en Turquie, à laquelle d'ailleurs cette définition s'appliquait.

Cette mainmise de l'Allemagne, que nous avons constatée au point de vue commercial, au point de vue maritime, nous allons la retrouver plus développée encore, couronnée de plus beaux succès, en ce qui concerne les voies terrestres de communication.

En faisant l'historique du chemin de fer de Bagdad, nous serons amenés à montrer comment les voies ferrées, particulièrement celles de la Turquie d'Asie, ont subi la mainmise allemande. Et, retournant la boutade de Bismarck, on pourrait presque dire : « Le courrier de Constantinople doit désormais passer par Berlin. »

---

(1) *Journal officiel*, 20 novembre 1903.

CHAPITRE II

L'HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD
LES DIVERS PROJETS
LE TRACÉ DU NORD ET LE TRACÉ DU CENTRE

Section I. — *Historique du chemin de fer de Bagdad.* — I. Les nombreux projets. — II. Les concessions françaises en Turquie. — III. La mainmise allemande. — IV. Construction du réseau d'Anatolie. — V. L'iradé de 1881. Création de la Société d'Anatolie.

Section II. — *Le tracé du Nord et le tracé du Centre.* — I. Les plans de von Pressel. — Les avantages du tracé Nord. — L'opposition de la Russie. — Le tracé du Centre. — L'opposition Anglaise.

« Il semble, écrit M. Paul Imbert, que la mystérieuse cité d'Aroum-al-Raschid, avec ses poétiques légendes qui hantent l'imagination populaire, avec les souvenirs de sa merveilleuse splendeur du temps des Khalifes, avec ses mosquées arabes aux dômes en forme de tiare, ses bazars, ses caravansérails, il semble que Bagdad ait exercé une attraction irrésistible sur les grands entrepreneurs de chemins de fer. Tous ont plus ou moins caressé le rêve de pouser le rail jusque-là » (1). Les projets

(1) *Le Chemin de fer de Bagdad*, par P. Imbert. Art. paru dans la *Revue des Deux-Mondes* le 1er avril 1907.

furent « multiples et variés comme les ambitions qui les ont fait naître. » (1)

Il y avait à peine une quinzaine d'années que le premier chemin de fer avait été construit en Europe, les lignes étaient encore rares et courtes, ne traversant que des régions peu accidentées où l'établissement du rail ne présentait aucune difficulté ; aucune voie ferrée ne sillonnait la Turquie d'Europe, et voici qu'un Anglais, Chesney, dès 1837, émet un projet d'une grande envergure, fendant d'une extrémité à l'autre l'empire Ottoman d'Asie : Méditerranée-Bagdad !

En 1834, le colonel Chesney était allé explorer la région du Tigre et de l'Euphrate. Comprenant fort bien que le rail était un des moyens de pénétration les plus efficaces, se rendant parfaitement compte que celui qui, le premier, établirait une voie ferrée dans ces pays, y introduirait en même temps son influence, Chesney, en 1837, dès son retour en Angleterre, présenta un projet ayant pour but d'unir, par une ligne de chemin de fer de 900 kilomètres, un point du golfe d'Alexandrette, Suédiah, par exemple, à Bagdad et Bassorah ! Ce projet souleva l'enthousiasme anglais : « Présenté avec insistance au cabinet britannique, à la Chambre des Communes aussi bien qu'au public » (2), il reçut

---

(1) *Le Chemin de fer de Bagdad*, par A. Chéradame, p. 23, Plon, 1903.

(2) *M. D. G. National Review*. Cité par A. Chéradame. *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 23.

un accueil chaleureux à la fois dans la presse et dans les sphères gouvernementales. L'influence anglaise rayonnerait à l'intérieur de la Turquie d'Asie. L'Impérialisme britannique y puiserait une force nouvelle : il serait inutile désormais de doubler le Cap de Bonne-Espérance pour aller de Londres à Bombay. Les deux capitales ne seraient plus qu'à quelques jours de distance et le roi d'Angleterre verrait singulièrement se rapprocher son Empire de l'Inde !

L'Angleterre avait, la première, posé des rails sur le sol de l'Europe ; allait-elle, la première encore, lancer une locomotive en terre d'Asie ? Mais à cette époque, des événements surgirent qui détournèrent l'attention anglaise du projet de Chesney. L'invasion égyptienne, se terminant par le traité de Londres de 1841, lequel rendait purement nominale la suzeraineté de la Porte sur l'Egypte par la proclamation de l'hérédité khédiviale, préoccupait beaucoup plus le gouvernement anglais. L'enthousiasme qui avait salué l'apparition des idées de Chesney n'eut donc pas de lendemain. En vain, en 1851, Chesney expose-t-il à nouveau son plan de construction de chemin de fer Transatiatique. En vain il constitue, avec sir William Andrew, une Société ayant pour but l'établissement d'une voie ferrée de Suédiah à Bassorah par Bagdad ! Mais des circonstances se produisirent condamnant à jamais le projet anglais. En 1856, tandis que la Société anglaise ainsi fondée obtenait du sultan un firman de concession pour la

future voie à construire, un iradé impérial de la même année autorisait la France à percer l'isthme de Suez. Un raccourci de la route des Indes était donc ouvert ! Les Anglais pensèrent alors que la voie terrestre qui devait être créée à travers l'Asie pour rejoindre l'Inde ne présentait plus le même intérêt ; la Société de Chesney et William, Andrew non soutenue par le gouvernement, ne fut plus assez populaire pour que ses titres soient souscrits, et l'entreprise échoua, faute de capital.

Les partisans du projet en Angleterre essayèrent encore, en 1869, de le faire revivre. On parla pendant quelque temps d'une voie Tripoli-Bagdad. Mais la tentative n'eut aucun succès, pas plus d'ailleurs que n'aboutit, quelques années plus tard, après l'ouverture du Canal de Suez, un autre tracé Ismaïlia-Koweit. En 1880-1882, réapparition du projet : Golfe d'Alexandrette-Bagdad-Bassorah, présenté cette fois par sir Edouard Cazalet et l'ingénieur sir Thomas Selby Tancred (1).

Pourquoi tous ces projets ne réussirent-ils pas ? Sans doute, les circonstances ne les favorisèrent guère, le gouvernement anglais ne put, au début, leur prêter une attention suffisante, préoccupé par les affaires d'Egypte ; l'ouverture du Canal de Suez leur porta ensuite un coup funeste, mais leur échec doit aussi être attribué à d'autres causes.

1° Défectuosité du tracé. Ce fut une grave erreur de la part de Chesney et de ses amis que

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité* p 294.

de prendre comme tête de ligne de ce futur chemin de fer de Bagdad la ville de Suédiah, « dont la rade, peu sûre, ne sert qu'à quelques barques à voile de faible tonnage». Autre inconvénient : ce tracé, « à part Alep, ne desservait aucune ville importante ; en revanche, il longeait de trop près le désert de Syrie pour qu'on pût répondre de sa sécurité. » (1)

2° Chesney et les Anglais ne s'aperçurent pas qu'en soutenant le projet Suédiah-Koweit, ils commettaient aussi une faute politique, qui consistait à « isoler Constantinople économiquement et militairement de l'Asie Arabe »(2). Cet isolement aurait eu pour conséquences :

a) D'arrêter le développement économique et commercial de la capitale de l'empire ottoman ;

b) De nuire à l'autorité et à la puissance militaire du sultan. Il était de toute évidence que celui-ci non seulement n'admettrait jamais pareil projet, mais encore qu'il favoriserait, pour ruiner la combinaison anglaise, tout tracé qu'on lui démontrerait avoir pour but le raffermissement de son autorité dans son empire d'Asie.

3° Le gouvernement britannique aurait dû faire preuve d'une habileté politique d'autant plus avisée, qu'en même temps que l'idée du Bagdad

---

(1) Paul Imbert, Le Chemin de fer de Bagdad, *Revue des Deux Mondes*, 1er avril 1907.

(2) René Henry, *Des Monts Bohèmes au Golfe Persique*, p. 505.

anglais était reprise, en 1856 et surtout en 1880, d'autres puissances intriguaient à Constantinople pour se faire donner à elles aussi des concessions de voies ferrées. Ces intrigues contribuèrent pour une large part à l'échec de l'entreprise anglaise. L'Angleterre obtenait, le 23 septembre 1856, le premier établissement de railway en Asie-Mineure, de Smyrne à Aïdin. Le 4 juillet 1863, une autre Société anglaise se voyait concéder la ligne à construire Smyrne-Cassaba. L'Angleterre ouvrait ainsi la voie aux concessions. Dès lors, le sultan devait être assailli de multiples demandes émanant de Sociétés de différentes nations. Et ces Sociétés seraient appuyées par les agents diplomatiques de leur pays. Le plus fort, le plus habile l'emporterait ! En 1880, l'Angleterre aurait pu, le sultan ayant besoin d'argent, obtenir un firman lui concédant une ligne à construire, Méditerranée-Golfe Persique, mais elle venait d'acheter à vil prix au Khédive ses 177.000 actions du Canal de Suez (1879). se rendant ainsi propriétaire par moitié de cette œuvre, qui aurait dû rester française. Dès lors, la route maritime des Indes lui apparut préférable à une voie terrestre, la supériorité incontestable de sa flotte lui assurant toujours la maîtrise des mers.

Elle laissa échapper l'occasion, qui ne devait plus se présenter, car bientôt il apparut « que ce n'était pas à des concessionnaires anglais que le sultan confierait l'exécution d'une œuvre aussi importante et aussi convoitée que le grand tronc d'Asie Mineure.

» D'autres initiatives également hardies, mais mieux en cour, s'étaient depuis longtemps assuré une situation privilégiée » (1). Quelles étaient donc ces puissances qui avaient si habilement intrigué à Constantinople ? Etait-ce la France, ou bien la Russie, dont le rôle au cours de l'histoire avait été prépondérant dans les affaires de Turquie ?

La France ! Elle voulait sans doute avoir sa part dans les futures concessions en Orient. En 1857, la route de Beyrouth-Damas-Hauran fut donnée à une Société française. Les travaux furent exécutés sous la direction de M. le comte de Perthuis à l'aide de capitaux français. Le 6 mai 1869, MM. Dussaud frères, entrepreneurs à Marseille, achetaient à la Société anglaise John Charnaud et Alfred Bruker la concession obtenue par eux en 1867 de la construction des quais de Smyrne. En 1880, une Compagnie française obtint la ligne à ouvrir : Jaffa-Jérusalem. Quelques années plus tard, le baron Evain de Vandeuvre réussit à se faire céder par MM. Mehmed Nahid bey et Costaki Théodoriki leurs droits à la construction et à l'exploitation de la petite ligne côtière Mersina-Adana (67 kilom.) que ces derniers avaient obtenue en janvier 1883 pour une durée de 99 ans. En 1890, M. Granet, député des Bouches-du-Rhône, ancien ministre des Travaux publics, se faisait accorder par le sultan la concession des quais de

(1) M. de Peyerimhoff. Le Chemin de fer de Bagdad. *Bulletin du Comité de l'Asie française*, avril 1901, p. 24

Constantinople et une Société française se constituait immédiatement pour l'exploitation de ces quais.

Et nous arrivons à une période très courte, malheureusement, pendant laquelle la France obtenait successivement quelques avantages en Orient. Le 18 février 1891, M. Georges Nagelmackers, directeur de la Compagnie internationale des wagons-lits, put acheter pour une durée de 99 années, la petite ligne Mondania-Brousse, qui tombait ainsi sous l'influence française. Le 22 novembre 1891, un firman autorisait l'établissement d'une voie ferrée Beyrouth-Damas et le Hauran, et le 4 juin 1892 se constituait la Société « des Chemins de fer ottomans de Beyrouth-Damas-Hauran », Société qui, malgré son épithète, était entièrement française, sauf peut-être pour la partie Damas-Hauran, où une Compagnie belge eut quelques droits à la construction (1).

En 1892 également, le 8 octobre, M. René Baudouy, un Français, énergiquement appuyé par notre ambassadeur, obtenait la concession de la ligne Salonique-Dédéagatch-Constantinople, livrée à la circulation en 1897.

L'année 1893 fut encore marquée par un double succès français. Un iradé du 31 mai accordait à la Société Beyrouth-Damas la faculté de prolonger

(1) Tous ces renseignements sont tirés du livre de MM. Verney et Dambmann : *Les Puissances au Levant*, p. 236, 238, 241, 233.

la voie ferrée jusqu'à Homs, Alep et Biredjik. La section Damas-Homs fut exploitée à partir de 1903, la section Homs-Hamah à partir de 1905, et en 1907, le point terminus de la ligne fut reculé jusqu'à Alep.

Auparavant, le 18 février 1893, un syndicat, représenté par M. G. Nagemackers s'était fait rétrocéder par la Compagnie anglaise la concession Smyrne-Cassaba, exploitée depuis 1866 ; et le 19 juillet 1894, se constituait la « Société Nouvelle des Chemins de fer Smyrne-Cassaba et prolongement ». Un firman impérial autorisait, en effet, M. Nagelmackers à prolonger la ligne jusqu'à Afioum-Kara-Hissar, qu'elle atteignait en 1896.

Entre temps, en 1891, un ingénieur français, M. Dumont, avait préconisé sans succès l'établissement d'une voie ferrée : Alexandrette-Bagdad. Si, contrairement aux projets anglais, le point de départ de la ligne était d'un choix plus heureux que Suédiah, en ce sens que le port d'Alexandrette était mieux abrité, d'un accès plus facile, ce projet avait néanmoins tous les autres inconvénients de ceux dont nous avons parlé plus haut.

Les quelques concessions obtenues par la France l'ont été grâce aux efforts et à la persévérance de nos ambassdeurs. Mais il ne faudrait pas croire que l'opposition du sultan aux projets britanniques du Chemin de fer de Bagdad, doit être attribuée aux intrigues françaises à Yildiz-Kiosk. Jamais nous n'avons manifesté ni à Lon-

dres, ni à Constantinople, notre hostilité à l'idée des diverses sociétés anglaises d'atteindre Bagdad par une voie ferrée ; nous n'avons à aucun moment laissé sous-entendre que nous nous opposerions à une concession permettant la réalisation d'un pareil projet. Et d'ailleurs aurions-nous eu de telles pensées que l'amitié du sultan pour la France n'était plus assez vive pour obtenir de lui, par les intrigues et la persuasion, le rejet des demandes anglaises. Notons enfin qu'à l'époque où les projets anglais étaient émis, aucune société, aucun syndicat français n'avait tenté d'obtenir un firman de concession de voie ferrée sur Bagdad. Le projet Dumont en 1891 fut en effet le premier tracé français pour atteindre la capitale de la Mésopotamie.

Si ce n'est pas aux intrigues de la France, était-ce donc à la politique russe en Turquie qu'était dû l'échec du Bagdad anglais ? Non plus ! Dans aucune ligne de chemin de fer de l'Emipre ottoman la Russie alors n'avait d'intérêts. Aucune concession ne lui avait été accordée. Et pourquoi la Russie aurait-elle intrigué à Constantinople contre les projets des sociétés britanniques ?

1° La ligne de Bagdad telle que les Anglais rêvaient de l'établir, ne menaçait nullement la frontière russe au sud du Caucase.

2° L'Empire des tzars n'avait pas à redouter un accroissement de la puissance militaire turque, les projets anglais ayant pour conséquence « l'isolement militaire de Constantinople ».

3° Enfin, il n'était pas dans la pensée du gou-

vernement russe à cette époque d'obtenir du sultan une concession de Bagdad pour ses nationaux. Ce n'est en effet que 10 ans plus tard, en 1891, que le comte Wladimir-Iwanowitch-Kapnist présenta son tracé Tripoli-Bagdad-Koweit pour lequel il sollicita en vain un firman de concession. Cet itinéraire « qui traversait le désert de Syrie sur une longueur d'environ 800 kilomètres » devait d'ailleurs fatalement échouer : « Ce tracé, écrit l'ingénieur Von Pressel, en desservant deux immenses déserts stériles et inhabités, aurait englouti de grands capitaux sans porter aucun profit (1) ».

Quelles étaient donc ces « initiatives hardies » dont parle M. de Peyerimhoff qui s'étaient assuré depuis longtemps une situation privilégiée à Constantinople ? Quelle était cette nation dont la diplomatie poussait si habilement le sultan à rejeter les demandes étrangères ? « Lorsque la période des grands progrès de l'influence allemande en Turquie commença, on put constater bientôt le recul corrélatif de l'influence russe et de l'influence anglaise (2) ». Ainsi c'est l'Allemagne qui intriguait auprès du sultan et s'efforçait, par des manœuvres savantes et cachées, d'évincer les autres puissances pour se créer à elle-même une situation primordiale en Orient.

Et cette mainmise allemande dont nous avons

---

(1) Won Pressel, *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 28.

(2) A. Chéradame, *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 28.

pu précédemment constater les effets à divers points de vue, nous allons maintenant la voir se manifester d'une façon plus complète encore sur les Chemins de fer de l'Empire ottoman. « C'est au dire de la plupart des écrivains qui se sont occupés de la question, déclare M. Dubief, le fait le plus important de l'histoire de l'Allemagne depuis la guerre de 1870, que cette mainmise méthodique sur les voies de communication de Hambourg au Golfe Persique, en commençant par les Chemins de fer turcs (1) ».

La première concession allemande de voie ferrée en Turquie ne date que de 1888, époque à laquelle l'Angleterre et la France avaient depuis longtemps déjà obtenu diverses concessions. Comment expliquer ce retard de l'Allemagne ? Plusieurs causes :

1° Avant 1871 la Confédération germanique n'était pas en faveur à Constantinople, n'ayant pas encore éclipsé l'influence française ;

2° L'Allemagne ne voulut pas tout d'abord laisser apparaître le but intéressé de son amitié avec le sultan. Elle se contenta, ayant dès le début nettement déterminé ses vues, d'empêcher la réalisation des combinaisons étrangères. Elle convoitait Bagdad, tant que la concession n'en serait pas accordée, elle pouvait espérer l'obtenir plus tard. Patiente, elle manœuvrait, elle intriguait pour at-

(1) F. Dubief. L'influence de Berlin dans les Affaires ottomanes. *Revue Bleue*, 25 mai 1907.

teindre ce but : mieux valait ne pas se presser. « Tout vient à point à qui sait attendre ! »

Et elle avait raison ! Sa politique fut la bonne. Arrivée la dernière, elle triompha de ses concurrentes : le Bagdad ne serait ni anglais, ni français. Il serait allemand...

Le 4 août 1871 un rescrit impérial autorisait S. A. Edhem Pacha, ministre des travaux publics, à faire construire un chemin de fer partant d'Haïdar-Pacha, port sur le Bosphore en face de Constantinople, pour atteindre Ismidt, la « Nicomédie bithynienne ». Cette ligne d'une longueur de 92 kilomètres devait être exploitée par l'Etat turc lui-même. L'ingénieur wurtembergeois, Wilhem Von Pressel, fut chargé d'établir les plans et de diriger les travaux qui furent exécutés par une Compagnie française Fives-Lille. Relativement courte, en apparence insignifiante, cette ligne était destinée à devenir célèbre car c'était, dans la pensée de ceux qui la construisaient, l'amorce, le premier tronçon de l'artère Bosphore-Golfe Persique. Deux ans suffirent pour en terminer les travaux, et le 1er août 1873, elle était livrée à la circulation.

C'était donc un Chemin de fer d'Etat. Mais comme pour la plupart des entreprises qu'il veut gérer par lui-même, le gouvernement ottoman se montra radicalement incapable. « Son exploitation directe parut bientôt aux Turcs difficilement conciliable avec leur apathie administrative et surtout avec l'accroissement de leurs charges, financiè-

res (1) ». Il était inévitable qu'au bout d'un certain temps, plus ou moins éloigné, le sultan en ferait remise à une Compagnie privée. Aussi, en 1880, une société d'un caractère nettement anglais ayant à sa tête MM. Ludwig Seefelder, W. J. Alt. Ch. S. Hanson et G. D. Zafiropoulo, se trouva toute constituée pour recueillir la succession lorsqu'Abd-ul-Hamid II manifesta son désir de céder l'exploitation de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt. Un rescrit du 27 mars 1880 en accordait la concession à cette société anglaise pour une durée de 20 années, avec faculté de rachat à toute époque.

Ici une double remarque s'impose :

1° La courte durée de la concession. Toutes celles qui avaient été accordées jusqu'à ce jour, l'avaient été pour une durée de 99 ans. La Société L. Seefelder et C° obtenait l'exploitation de la ligne pour une durée de 20 années seulement ;

2° La faculté que se réservait le gouvernement impérial ottoman de racheter la ligne quand bon lui semblerait, clause que nous n'avions pas encore rencontrée dans les conventions précédentes.

Quelle était la cause de ces deux exceptions ? Elles étaient dues à une influence occulte qui commençait à jouer un rôle important dans la politique économique du sultan. Haïdar-Pacha-Ismidt sera la 1re étape du Chemin de fer de Bagdad. Comment l'Allemagne pourrait-elle obtenir les futures con-

---

(1) A. Chéradame, *Ouvrage cité*, p. 20.

cessions de la ligne, si le premier tronçon lui échappait ? C'était donc à l'intervention allemande que devaient être attribuées les clauses restrictives contenues dans l'iradé du 27 mars 1880, intervention cachée sans doute, mais qui ne s'est pas moins manifestée et traduite par des résultats appréciables. Les concessions successives que le sultan allait, après 1880, accorder à l'Allemagne, suffisent à prouver la justesse de cette observation.

L'Allemagne devait donc évidemment pousser le gouvernement turc à user, à la première occasion favorable, de la faculté de rachat spécifiée dans l'iradé de 1880.

Cette occasion se présenta bientôt. A peine concessionnaire de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt, la compagnie anglaise demanda l'autorisation de prolonger la voie ferrée jusqu'à Angora, Diarbékir et éventuellement Bagdad. Mais les pourparlers échouèrent et dans la rupture des négociations turco-anglaises, il faut encore voir la main allemande.

Après cet échec, les rapports du gouvernement ottoman et de la société se tendirent peu à peu, et dès lors on put prévoir que la conséquence fatale serait le rachat de la ligne. « Les demandes de concession affluèrent pour la ligne d'Angora. notamment celle de M. Vincent Caillard, au nom d'un groupe de capitalistes américains et européens ; celle du baron Staaf de Ragenstein, au nom d'un groupe de capitalistes bavarois, et celle d'une com-

pagnie belge et celle d'une compagnie anglaise(1)». Les compétiteurs étaient nombreux, les propositions ne manquaient pas. Mais si l'Allemagne avait été cause de la déchéance de la Compagnie anglaise, elle entendait bien ne pas avoir manœuvré pour une société qui ne serait pas allemande. Si elle avait chassé l'Anglais, c'était pour prendre sa place !

Les 24 septembre, — 6 octobre 1888, M. Alfred Kaulla, directeur de la Deutsche bank, obtint de la Porte un iradé aux termes duquel la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt, rachetée à la Compagnie britannique moyennant une indemnité de 6 millions, était rétrocédée à la Deutsche bank. Cette cession à l'Allemagne était décidée en principe depuis 1882, époque à laquelle le banquier Bleichröder, le grand ami de Bismarck, s'était rendu en Turquie. Le 25 février 1882, le *Fremdenblatt de Vienne* publiait en effet un article contenant ces lignes suggestives : « La maison berlinoise Bleichröder s'implante dans les chemins de fer turcs ; elle profite de l'intimité entre l'Empire allemand et la Turquie pour pénétrer dans toutes les grandes affaires de l'Orient (2) ».

L'Empire du Kaiser entrait donc en jeu, et « pour un coup d'essai faisait un coup de maître ! » Par l'iradé de 1888, la Deutsche bank ne recevait pas seulement la concession Haïdar-Pacha-Ismidt,

---

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage ctié*, p. 222.

(2) Rapporté par M. A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 222.

mais encore elle obtenait la construction d'un tronçon nouveau de 486 kilomètres, Ismidt à Angora. Il n'y avait plus de raison maintenant pour restreindre la durée de la concession. Celle-ci était faite pour 99 ans et la faculté de rachat par le gouvernement turc ne pouvait plus s'exercer qu'au bout de la trentième année. En outre, la Compagnie nouvelle devait jouir d'une garantie kilométrique de 10.300 francs pour la section Haïdar-Pacha-Ismidt ; pour la future section Ismidt-Angora, cette garantie était élevée à 15.000 francs. Elle était assurée par les dîmes des Sandjaks d'Ismidt, d'Erthoghroul, de Kutahié, et d'Angora. C'était un beau succès que venait de remporter la diplomatie allemande. « L'honnête courtier » commençait à se faire payer le prix de son amitié. L'Allemagne s'installait donc dans l'Asie Mineure, et plus habile que l'Angleterre, elle devait y rester !

Concessionnaire de la ligne d'Angora, la Deutsche bank fonda avec la *Würtembergische Vereinsbank de Stuttgart,* le 16 mars 1889, la « Société ottomane des Chemins de fer d'Anatolie ».

Malgré son titre, la société était cependant bel et bien allemande : le directeur général était M. von Kuhlmann et l'ingénieur en chef M. O. von Kapp ; les membres du Conseil d'administration étaient allemands et le capital de la société s'élevant à 45 millions d'actions et à 80 millions d'obligations avait été entièrement souscrit en Allemagne.

Le succès donne du courage ! Quatre années suf-

firent à la Compagnie d'Anatolie pour construire les 486 kilomètres de voie ferrée séparant Ismidt d'Angora ! Le rail pénétrait toujours plus dans l'Asie Mineure, s'allongeait vers Bagdad !

Et la marche en avant de l'Allemagne s'accentua ! De plus en plus son influence prédomina à Constantinople ; pour récompenser l' « Ami », le sultan ne sut plus rien lui refuser.

Le 15 février 1893, un nouvel iradé concédait à la Société d'Anatolie pour une durée de 99 ans :

1° Un embranchement partant d'Eski-Chehir pour atteindre Koniah par Afioum-Kara-Hissar et Akchéhir avec une garantie kilométrique de 13.727 francs ;

2° Le prolongement de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt-Angora jusqu'à Kaisarieh avec prolongement éventuel sur Sivas, Diarbékir et Bagdad. Une garantie kilométrique de 15.000 francs était assurée à la nouvelle section à construire.

« C'était, écrivent MM. Verney et Dambmann, une seconde victoire remportée par l'influence allemande sur l'influence française représentée par M. Nagelmackers à la tête d'un groupe franco-belge et sur l'influence anglaise représentée par M. Purser (1). »

Tandis qu'ils se livraient ainsi à cette mainmise

---

(1) *Ouvrage cité*, p. 223. La Compagnie anglaise Smyrne-Aïdin demandait, en effet, en même temps que la Société Allemande, la concession d'une ligne Dineir-Koniah. Mais ce fut l'influence germanique qui l'emporta.

méthodique sur les Chemins de fer de l'Asie Turque, les Allemands poursuivaient une œuvre identique et parallèle en Turquie d'Europe. Le 28 octobre 1890, M. Alfred Kaula, obtenait la concession d'une ligne Salonique-Monastir, environ 218 kilomètres, avec garantie de 14.300 francs.

Cette voie ferrée fut exploitée en 1895. L'année d'après la Deutsche bank, par un procédé détourné, arrivait à mettre la main sur la Société des Chemins de fer Orientaux. Cette Société datait de 1878 ; elle s'était substituée à deux autres :

1° La Société Impériale des Chemins de fer de de Turquie,

2° La Compagnie Générale des Chemins de fer de Turquie

qu'un Autrichien, M. le baron de Hirsch, avait fondées à la suite d'une concession par lui obtenue du sultan le 17 avril 1867, et qui comprenait les voies ferrées suivantes à construire :

a) Constantinople-Andrinople ;
b) Dédéagatch-Andrinople ;
c) Andrinople-Bellova ;
d) Tirnovo-Yamboli (1) ;
e) Salonique-Uscub-Mitrovitsa ;
f) Uskub-Zabefdjé ;
g) Bellova-Vacarel.

C'était un réseau d'une longueur totale de 1312 kilomètres.

---

(1) Cette ligne se trouve en Bulgarie.

Le capital nécessaire à la construction de ces diverses lignes, M. de Hirsch se le procura par l'émission des « lots turcs » à raison de 196.000 francs le kilomètre. Bien que l'entreprise ait eu, dès le début, un caractère autrichien très prononcé, les Français y firent sentir néanmoins leur influence, possédant une certaine quantité d'obligations. Les Allemands s'étaient trouvés exclus des Chemins de fer Orientaux. En 1896, après la mort du baron de Hirsch, enhardis par leurs succès en Turquie d'Asie, ils s'efforcèrent de mettre un terme à cette situation, qui pouvait les gêner dans l'avenir : la grande artère Hambourg-Golfe Persique ne devait-elle pas emprunter une partie de ces lignes de Turquie échappant à l'influence allemande ? C'est alors que, dissimulée derrière le trust de Zurich, « appellation vague ayant le mérite d'être à la fois très discrète et fort imposante » (1), la Deutsche Bank s'efforça d'acquérir la plus grande partie des « lots turcs. »

Le but définitif des Allemands, en accaparant ainsi les chemins de fer turcs, était de pouvoir s'avancer jusqu'à Bagdad, en évinçant toute compétition étrangère. « La mystérieuse cité d'Arroun-al-Raschid » avait excité de bonne heure la convoitise des nations. Les Anglais avaient voulu les premiers pénétrer dans la ville par une voie ferrée et nous avons vu les divers projets qu'à plusieurs reprises ils avaient, mais en vain, présentés

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 36.

à l'approbation du sultan. Les Russes, avec le comte Kapnist, les Français, avec M. Dumont, avaient sollicité à leur tour une concession pour atteindre Bagdad. Tous ces projets avaient échoué, d'abord et surtout à cause de la pression allemande, et en second lieu parce que leur point de départ, golfe d'Alexandrette ou côte de Syrie n'était pas un choix heureux, fait pour séduire le sultan. Il fallait que la ligne de Bagdad soit le prolongement direct de Constantinople. Pour cela, la voie ferrée devait partir d'un port du Bosphore, et Haïdar-Pacha se trouvait tout désigné, n'étant en somme qu'un faubourg de la capitale ottomane, séparé d'elle par un large canal.

Un ingénieur d'une rare valeur, le Wurtembergeois Wilhem von Pressel, l'avait parfaitement compris et, dès 1871, avait dressé les plans d'une ligne Haïdar-Pacha-Bagdad. Les Allemands qui suivirent adoptèrent le même point de départ, mais les tracés qu'ils proposèrent furent différents de celui qu'avait préconisé von Pressel. Pour aller à Bagdad, devait-on passer par le nord de l'Asie Mineure, Boli-Amassias et Sivas, comme le pensait l'ingénieur Wurtembergeois, ou bien le rail devait-il, au contraire, traverser le cœur même de la presqu'île asiatique à Angora-Kaisarieh et Sivas, ou bien enfin, troisième solution, n'était-il pas préférable d'obliquer vers le sud et d'arriver à Bagdad par Koniah, Adana et Diarbékir ?

Donc, trois routes possibles, trois tracés différents :

Le tracé du Nord ;
Le tracé du Centre ;
Le tracé du Sud.
Lequel les Allemands allaient-ils choisir ?

Section II

LE TRACÉ DU NORD ET LE TRACÉ DU CENTRE

Wilhem von Pressel fut appelé à Constantinople par le baron de Hirsch lors de la construction des Orientaux ! Les études qu'il fit dans ce pays lui permirent de se rendre compte que l'empire ottoman, particulièrement dans la Turquie d'Asie, renfermait des richesses naturelles, inexploitées faute de moyens de communication. Il se mit immédiatement à l'œuvre pour établir le projet « d'un grand réseau ferré qui doit être la base, le fondement essentiel de la Renaissance et de la Régénération du vaste et beau pays de la Turquie d'Asie » (1). Ce réseau serait destiné :

« 1° A relier la capitale de l'Empire au Golfe Persique, en desservant les pricipales provinces du Nord, du Centre, de l'Est et du Sud-Est de l'Empire ottoman ;

» 2° A relier ces provinces entre elles et à des ports de mer. » (2)

---

(1) W. von Pressel. *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 4.

(2) *Id.*, p. 5.

Il eut la satisfaction de voir le gouvernement turc prendre ses idées en considération et le charger, en 1871, de la construction d'une ligne en Turquie d'Asie, Haïdar-Pacha-Ismidt.

Mais ce qui le passionnait par dessus tout, c'était la grande voie de Bagdad, et il lutta âprement auprès du sultan pour défendre le tracé qu'il préconisait. Le projet de von Pressel porte le nom de « tracé du Nord », par opposition à deux autres tracés que les Allemands adoptèrent plus tard !

Par où devait donc passer, d'après von Pressel, le futur chemin de fer de Bagdad ? Il prendrait naissance sur la côte orientale du Bosphore et aurait Haïdar-Pacha pour tête de ligne. Après avoir dépassé Ada-Bazar, la voie « s'engagerait dans les gorges de la tortueuse Sakaria », gravirait par une série de lacets les pentes du plateau Anatolien et atteindrait Boli (12.000 habitants). Guérédé, Tcherkess, Tossia seraient des stations sur la ligne qui traverserait le Kyzil-Irmack pour arriver à Amassia une des villes les plus conséquentes du Nord de la Turquie d'Asie (30.000 hab.) A partir d'Amassia, le rail, montant toujours, devait rencontrer sur son passage une série de villes importantes : Tokat (29.800 hab.), Sivas (43.000 hab.), puis, « franchissant le seuil d'Arabkir, les gorges du Haut-Euphrate et le col de Karpout, il redescendrait vers le Tigre par Diarbekir, Mardin et Mossoul, d'où, jusqu'à Bagdad et jusqu'au

Golfe, il n'aurait plus qu'à se laisser couler au fil de l'eau. » (1)

Tel était « le Tracé du Nord » que préconisait von Pressel. Quelles étaient donc les considérations qui lui avaient dicté ce choix et quels avantages pouvait-il en résulter ? D'après cet ingénieur, on doit se préoccuper, lors de l'établisement d'un réseau ferré, de réaliser les conditions suivantes :

1° Au point de vue des entrepreneurs : le minimum de dépenses et le maximum de bénéfices ;

2° Au point de vue du pays : le maximum d'utilité ;

3° Au point de vue du Gouvernement : « les lignes à construire doivent avoir pour objectif les exigences stratégiques, militaires et administratives et l'augmentation des revenus. » (2)

Or, tous ces avantages, le tracé du Nord les comportait.

Maximum d'utilité ! La ligne du Bosphore à Diarbekir desservira une des régions les plus riches de l'Anatolie, une des plus fertiles. Conséquences : trafic considérable lorsque la voie aura apporté une vie active dans ce pays, l'aura régénéré. Les terres renaîtront à la culture, les richesses minières que renferme le sous-sol verront le jour, le commerce, dans la région, se développera et la locomotive emportera au loin les céréales et

(1) Victor Bérard, *Le Sultan et l'Islam*, p. 207.

(2) Von Pressel, *Opuscule cité*, p. 32.

les minerais que les vilayets de Sivas, de Karpout et de Diarbekir auront produits !

Maximum de bénéfices pour les entrepreneurs ! Les recettes élevées ne découleront-elles pas de cette vie nouvelle, de ce puissant trafic ?

Minimum de dépenses ! C'était le tracé le plus direct pour atteindre Bagdad ! C'était aussi le moins coûteux. S. E. Fehmi-Hassan-Pacha, Ministre des Travaux publics ottomans, évaluait en 1880, pour la section Sivas-Diarbekir, une des plus difficiles à construire, d'une longueur de 512 kilom., le coût de la construction à 70 millions environ.

Enfin, la ligne de Bagdad, telle que von Pressel voulait l'établir, satisfaisait « les exigences stratégiques, militaires et administratives », que l'on ne doit jamais perdre de vue lors de la construction d'une voie ferrée ! C'était presque une ligne droite, réunissant Constantinople avec les villes les plus peuplées de la Turquie d'Asie, Sivas, Diarbékir, Mossoul et Bagdad ! Les communications avec ces centres importants seraient rapides et directes, permettant de transporter en quelques heures les troupes d'Asie Mineure en Turquie d'Europe, ou inversement, si un danger pressant l'exigeait ! Et la voie, avec elle, ferait pénétrer dans l'Anatolie, l'autorité administrative du sultan, par trop souvent méconnue dans ce pays.

De la grande artère Bosphore-Bagdad devaient se détacher au Nord-Est deux embranchements principaux :

1° Sivas-Erzéroum ..... 470 kilomètres ;
2° Diarbekir-Bitlis-Mouche ... 360 kilomètres ;

Au sud, deux autres embranchements également :

1° Deli-Abbas-Hanéghin, tout près de la frontière de Perse ..... 90 kilomètres ;
2° Bagdad-Kerbelach-Hillé-Nedjef 110 kilomètres.

Lorsque par les iradés des 27 septembre et 4 octobre 1888, le sultan eut accordé à M. Alfred Kaulla l'exploitation de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt et la concession Ismidt-Angora, il fut manifeste que le chemin de fer de Bagdad allait cesser d'être un projet pour entrer dans la période des réalisations ! Et alors, chose curieuse, l'Angleterre, qui n'avait pu faire aboutir les demandes de concessions formées à plusieurs reprises par ses nationaux, l'Angleterre, qui venait d'assister à la déchéance de la Compagnie L. Seefelder, W.-J. Alt et Ch. S. Hanson au profit des Allemands, va soutenir « moralement » la Société d'Anatolie dans son but d'atteindre Bagdad !

C'est que le tracé du Nord, tel que l'avait établi von Pressel, était une menace permanente pour la Russie. Le rail s'approchait même de très près de la frontière du Caucase, puisqu'un embranchement devait arriver jusqu'à Erzéroum, « le Belfort turc », célèbre camp retranché qui, cependant, n'était pas dangereux pour les Russes à cause de l'absence de voie de communication dans cette

région. Mais l'isolement de cette place de guerre disparaîtrait lorsque la voie ferrée permettrait d'y transporter en quelques heures des renforts et des approvisionnements. Et c'était précisément parce qu'un pareil projet portait ombrage à la Russie que l'Angleterre le soutenait. « Il fut visible qu'en 1888, écrit M. V. Bérard, les Anglais tenaient « le tracé du Nord » moins pour une avancée agressive contre leur Golfe que pour une défense de l'Asie Mineure contre la poussée moscovite, une sorte de chemin de ronde qui permettrait de mobiliser toute la force ottomane — et peut-être la force allemande — à travers la trouée arménienne dont Bagdad et Erzéroum tiennent les guichets du côté turc, dont Erivan et Kars forcent déjà le seuil du côté russe » (1). Et dans sa satisfaction de créer des ennuis futurs à la Russie, l'Angleterre se s'apercevait pas qu'un jour, lorsque le rail serait arrivé jusqu'à Bagdad, ce serait elle même qui se trouverait menacée dans le sud de la Perse et dans le Golfe par une enterprise qu'elle avait favorisée à ses débuts.

Mais la Russie veillait ! Du moment que « le tracé du Nord » pouvait présenter quelques inconvénients pour la sécurité de sa frontière du Caucase, elle allait s'opposer à l'exécution d'un pareil projet. Elle ne se souciait pas, en cas de conflit avec la Turquie, d'avoir à soutenir une lutte sérieuse sur les confins d'Arménie et d'être obligée de se défen-

(1) Victor Bérard. *Le Sultan et l'Islam*, p. 211.

dre contre les troupes turques d'Asie, armée redoutable parce que promptement rassemblée : « Les Russes n'ont pas oublié les enseignements de leur guerre de 1877 avec la Turquie. Ils se souviennent des terribles difficultés que leur causèrent les armées turques opérant dans l'Arménie et dans le Caucase. Ils ne veulent pas, tandis que le gros de leurs armées serait occupé ailleurs, être exposés de ce côté à une attaque périlleuse des Turcs » (1).

Le projet de von Pressel ne pourrait donc aboutir à cause de l'opposition des Russes, qui sûrement ne se démentirait jamais. Les Allemands le comprirent très vite et ne s'entêtèrent pas à vouloir obtenir, malgré la Russie, un firman de concession pour l'établissement d'une voie ferrée directe Haïdar-Pacha-Sivas. Peu leur importait au fond la route qu'ils suivraient pour pousser leurs rails jusqu'à Bagdad, pourvu qu'ils atteignent le but ! Dans une entreprise de si grande haleine, quelques kilomètres de plus ou de moins ne sauraient compter, pas plus, d'ailleurs, qu'on ne devait s'attacher à quelques milliers de francs d'économie dans le coût de la construction. Plutôt que d'entrer en lutte avec l'empire des tzars, les Allemands renoncèrent donc au « tracé du Nord. »

Puisqu'ils n'avaient pas réussi à ouvrir cette route, M. Stramforth et le Syndicat anglais, qui en demandèrent la concession en 1892, devaient

(1) Raymond Recouly. Les suites de l'Entrevue de Postdam. *Revue politique et parlementaire*, février 1911.

également échouer, comme d'ailleurs aboutirent à un échec, la même année, les demandes que formulèrent S. E. Nedjick-Pacha, poussé par la Société des Aciéries d'Angleur, et un député belge, M. Octave Orban (1).

Mais le 15 février 1893, la Société ottomane des Chemins de fer d'Anatolie obtenait du sultan la construction d'une nouvelle section Angora-Kaisarieh, avec prolongement éventuel sur Bagdad par Diarbékir, ainsi que la concession d'un embranchement d'Eski-Chehir à Koniah. Les Allemands n'avaient pu atteindre Bagdad par le Nord ; ils allaient essayer d'y conduire leurs rails par le Centre.

Le Firman de 1893, accordant aux Allemands des concessions si importantes, avait été soigneusement préparé ! Pour éviter les réclamations des puissances étrangères, notamment de l'Angleterre, qui allait se voir barrer la route de Koniah, pour endormir sa méfiance, l'empereur Guillaume s'était prodigué en amabilités vis-à-vis de sa grand'mère, la reine Victoria, et du gouvernement anglais. En août 1889, un an à peine après son sacre, il était venu en Angleterre ; en mars 1890, il renvoyait Bismarck, « cet ennemi des Anglais », et trois mois après, concluait un traité colonial avec l'Angleterre. Depuis 1890, chaque année, il assistait, « en petit-fils de la maison », aux régates

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 304. C'était le projet Pressel, sauf que le point de départ était Ismidt.

de Cowes ; à chaque visite, il poussait des exclamations d'admiration à la vue de la flotte britannique, qui « doit régner sur les mers » et être prise pour modèle. En janvier 1893, il acceptait que le duc d'Edimbourg monte sur le trône de Saxe-Cobourg-Gotha, « tout en conservant ses dotations et situation anglaises » (1). De cette politique anglaise de Guillaume II, M. Victor Bérard en fait un tableau ironique et juste. « C'était, dit-il, une comédie dans le goût le plus pur du dix-huitième siècle : un jeune marquis de Brandebourg, trop séduisant et trop dégagé de vaines tendresses ; une duchesse de la mer, déjà sur le retour, mais encore en beauté et pourvue d'héritages, trop confiante seulement en un long passé de succès : le grand Frédéric eût aplaudi l'intrigue, même si dans le personnage principal, il n'eût pas reconnu son petit-neveu » (2). Les Anglais se montraient touchés de tant de délicates attentions, et comment auraient-ils pu récriminer, quand un mois après, la Société ottomane d'Anatolie obtenait l'embranchement à construire Eski-Chehir-Koniah et le prolongement de la ligne d'Angora jusqu'à Kaisarièh..., et plus tard, Diarbékir et Bagdad !...

Le nouveau tracé adopté par la Société d'Anatolie ne différait en somme de celui de von Pressel que par le crochet Eski-Chehir-Angora. Les Allemands croyaient que ce simple détour suffi-

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 224.
(2) Victor Bérard, *Ouvrage cité*, p. 221.

rait pour vaincre l'opposition de la Russie. Mais les Russes ne furent pas dupes, et les objections qu'ils formulaient au tracé du Nord, ils devaient aussi les élever contre le tracé du Centre ! En vain Guillaume II pratiqua-t-il vis-à-vis de la Russie une politique analogue à celle qu'il suivit à l'égard de l'Angleterre. En vain fit-il son possible pour « adoucir » le gouvernement russe. En juin 1892, il avait, à Kiel, une cordiale entrevue avec le tzar Alexandre III ; en janvier 1893, alors qu'allait bientôt être rendue publique la signature d'un nouveau firman de concession entre le sultan et la Compagnie d'Anatolie, le tzarewitch Nicolas avait été reçu à Postdam, et Guillaume II prononçait un toast célèbre, dans lequel il parlait de « l'amitié souvent éprouvée et de l'intimité étroite qu'entre « nos » Augustes prédécesseurs le sang des régiments russes et prussiens a scellée jadis sur les champs de bataille... » (1).

Plus clairvoyants en cette circonstance que les Anglais, les Russes laissèrent entendre qu'ils feraient au Bagdad allemand la même opposition qu'il passât par Boli-Sivas-Diarbékir ou par Eski-Chehir - Angora - Kaisarieh - Sivas-Diarbékir. La Russie, d'ailleurs, convoitait l'accès de la Méditerranée et elle était décidée à ne pas tolérer la marche en avant des Allemands en Asie-Mineure.

Quant à la France, le prolongement Eski-Chehir-Koniah enlevait à la Compagnie française Smyrne-Cassaba, l'espérance qu'elle nourrissait d'étendre

(1) *Id.*, p. 217.

sa concession vers Koniah et le sud de la Turquie d'Asie. Ce fut à titre de dédommagement, qu'en 1894, le gouvernement français obtint du sultan, probablement à l'instigation des Allemands, l'autorisation de prolonger la voie ferrée jusqu'à Afioum-Kara-Hissar. Smyrne constituerait dès lors un débouché naturel du futur chemin de fer de Bagdad, et par là-même, la France aurait un intérêt indirect à ce que le projet allemand aboutisse.

Mais devant l'opposition russe, il fallut renoncer au tracé du centre, comme on avait dû abandonner celui du Nord. Pour arriver à Bagdad, les Allemands devaient choisir une autre route. Pour vaincre les objections de la Russie relatives au danger qu'un chemin de fer ferait courir à sa frontière d'Arménie, la voie devait passer plus au sud. Pour détourner l'attention des Russes de la Méditerranée, il fallait attirer leurs regards vers le Pacifique, et la diplomatie allemande les soutiendrait au besoin dans leur œuvre extrême-orientale.

Alors, la route serait libre et le rail s'allongerait à travers l'Asie-Mineure vers Bagdad. Le Petit Transasiatique ne serait plus un rêve, comme le croyaient MM. Verney et Dambmann en 1900. Dans sa passion pour son art, dans sa foi que le rail était le régénérateur d'un pays, von Pressel, dès 1871, s'écriait : « L'entreprise de Bagdad est une œuvre réalisable ! » Il avait raison ; l'avenir montrerait que sa prédiction était juste. La tenacité allemande vaincrait les difficultés. Le Bagdadbahn se construirait et, par lui se manifesterait « une explosion nouvelle de Germanisme. »

CHAPITRE III

L'IRADÉ DE 1902 ET LA CONVENTION DE 1903

I. La politique de Guillaume II vis-à-vis de l'Angleterre, de la Russie et de la France de 1893 à 1902. — II. Les missions d'étude — L'accord de 1899. — III. L'iradé de 1902. — IV. Les avantages obtenus par les Allemands. — V. La situation des autres puissances en face de la convention turco-allemande de 1903. — VI. La faute des diplomaties étrangères.

Pour mener à bonne fin une entreprise comme celle du Bagdad, il ne suffisait donc pas aux Allemands d'avoir obtenu l'assentiment du sultan ! Cette œuvre intéressait également d'autres puissances. L'Angleterre, la Russie et la France avaient des droits à défendre en Asie Mineure, et si elles s'apercevaient que le chemin de fer de Bagdad pouvait un jour leur causer un préjudice, le rêve germanique s'évanouirait.

La route du Nord ayant été barrée, celle du centre paraissant, de même, être vouée à un échec certain à cause de l'opposition manifeste de la Russie, il n'y avait plus qu'une route possible par Koniah et le Sud de l'Asie Mineure ! Il fallait que ce tracé aboutisse, si Bagdad ne devait pas rester pour les Allemands une cité mystérieuse et rêvée qu'il était défendu d'approcher !

Déjà, en 1893, lors de la concession à la Société d'Anatolie du tronçon Eski-Chehir-Koniah, Français et Anglais s'étaient récriés. Pour calmer les premiers, la Turquie dut leur permettre de prolonger la ligne Smyrne-Cassaba jusqu'à Afioum-Kara-Hissar, et l'empereur Guillaume ne put endormir la défiance des seconds que par de bonnes paroles et d'excessives amabilités ! Lorsque, plus tard, on apprendrait que la locomotive ne s'arrêterait plus à Koniah, mais filerait toujours plus au sud vers Adana, il était de toute nécessité que la politique allemande eût captivé l'Anglais, chassé la mauvaise humeur russe et persuadé le Français.

Vis-à-vis de l'Angleterre, l'Allemagne recommença, quand le moment fut venu, la politique déjà suivie en 1893 et qui lui avait si bien réussi. Elle ne garda pas rancune à la Russie de s'être opposée au tracé du centre et redoubla envers elle de bonnes manières ; quant à la France, elle lui offrit un « semblant » de participation au Bagdadbahn.

En 1896, « le jeune duc de Brandebourg », amoureux léger et frivole, cessa tout d'un coup de témoigner ses tendresses « à la vieille duchesse ». La « comédie sentimentale » avait assez duré ; il fallait rompre, quitte à renouer plus tard ! A la fin de 1895, en effet, le rail allemand avait atteint Koniah. Guillaume II n'avait plus besoin, pour l'instant, de l'amitié anglaise. Et le télégramme qu'il adressa au président Krüger fut une rupture éclatante. Les sentiments amicaux de la veille se changèrent en indifférence, presque en hostilité, puisque plus

tard, M. de Bulow déclarait au Reichtag que « le télégramme de l'Empereur au président Krüger, en 1896, était un moyen de s'assurer jusqu'à quel point l'Allemagne pouvait compter sur l'aide de la France et de la Russie pour former une entente contre l'Angleterre ». A cette époque, d'ailleurs, les relations anglo-russes étaient loin d'être amicales : les deux nations s'observaient en Asie, les Anglais croyant les Indes menacées par la pénétration russe dans le Thibet, l'Afghanistan et la Perse ! Et l'empereur Guillaume II avait lâché les Anglais pour adopter une politique nettement russophile : M. de Giers, le grand ennemi de la Prusse, était mort ; c'était le moment de faire tomber les résistances de la Russie à l'idée du Bagdad. En octobre 1896, l'alliance franco-russe venait d'être solennellement proclamée par le voyage triomphal à Paris du tzar Nicolas II. L'Allemagne avait tout intérêt maintenant à ménager le gouvernement russe. En France, M. Hanotaux dirigeait le ministère des Affaires Etrangères et y pratiquait une politique antianglaise. Or, les Allemands escomptaient déjà les capitaux français pour le Bagdad. Si l'on ajoute tous ces faits les uns aux autres, on aura l'explication de la volte-face de l'empereur Guillaume vis-à-vis de l'Angleterre.

Cette inimitié ne dura pas et bientôt Londres et Berlin recommencèrent à flirter. L'année 1899 marqua leur réconcilitation. L'Angleterre était trop occupée par les événements du Transwaal pour prêter une attention soutenue à ce qui se passerait

en Asie Mineure. L'Allemagne laisserait les armées de lord Kitchener et de lord Roberts écraser les troupes boers, mais l'Empereur, suivant en cela la politique de Bismarck, marchandait sa neutralité. Pour prix de son abstention, il demandait d'avoir les mains libres en Asie Mineure. Au mois de novembre 1899, il se rendait lui-même en Angleterre (où il n'était pas venu depuis quatre ans). « Jamais l'empereur Guillaume II, écrit la *National Review*, ne fut plus fascinateur ni plus heureux que lors de sa visite à Windsor, six semaines après le début de la guerre boer. Sa pensée était pleine du chemin de fer de Bagdad...

« A ce moment, le Kaiser donne une mesure remarquable de sa diplomatie. Il venait d'hypnotiser M. Chamberlain... ; il s'assura du côté anglais une entière liberté d'action en Asie Mineure.

» Ce mémorable séjour se termina le 28 novembre 1899, quand l'hôte impérial quitta l'Angleterre. La veille, la concession définitive du chemin de fer de Bagdad avait été accordée » (1).

Et, tandis que Guillaume II déployait ainsi à Londres une rare habileté, son ambassadeur à Constantinople, le baron Marschall von Bieberstein, intriguait auprès du sultan pour « assurer la victoire de la Deutsche Bank sur les propositions anglaises, financièrement beaucoup plus favorables

(1) Citation rapportée par A. Chéradame, p. 232.

à la Porte » (1), puisqu'une Société britannique se déclarait prête à construire le chemin de fer sans garantie du gouvernement turc.

L'année d'après, au mois d'octobre, un traité secret était signé entre l'Angleterre et l'Allemagne, traité dont un fragment relatif à l'Extrême-Orient fut notifié aux puissances le 18 octobre 1900. Les deux parties contractantes s'engageaient à maintenir l'intégrité de la Chine et le principe de la porte ouverte dans l'empire du Soleil, se réservant en outre « d'en venir à un accord préalable relatif aux mesures éventuelles à prendre pour la protection de leurs intérêts en Chine. » (2).

La politique allemande avait donc réussi à prévenir l'opposition anglaise au chemin de fer de Bagdad. Lord Salisbury et M. Balfour avaient laissé la Porte, au mois de décembre 1899, accorder au docteur Siémens, représentant la Deutsche Bank, le principe de la concession de la ligne de Bagdad par Koniah, Eregli, Adana. Il suffit à Guillaume II, en décembre 1900, de refuser de recevoir le président Krüger, pour qu'en janvier 1902, lors de la signature du firman définitif, l'Angleterre, reconnaissante de son abstention dans la guerre du Transwaal, qui durait encore, et des manifestations d'amitié que le kaiser lui avait

---

(1) *National Review*, juin 1901.

(2) *La République française*, 27 mars 1904, sous la signature de René Henry.

témoignée, consente à sanctionner par son silence la nouvelle convention turco-allemande !

Nous venons de voir quelle a été la politique de l'Allemagne vis-à-vis de l'Angleterre pendant la période qui s'écoule entre l'iradé de 1893 et le firman de 1902. Quelle fut, durant cette même époque, la politique de Guillaume II envers la Russie ? Ici encore le Kaiser sut habilement tirer parti des événements. A la mort de M. de Giers (janvier 1895), premier ministre russe, qui n'avait jamais pardonné aux Allemands d'avoir dépouillé la Russie, par le Congrès de Berlin, du fruit de ses victoires sur la Turquie en 1877, les relations entre les deux pays, qui avaient revêtu, en 1892, lors de l'entrevue des Empereurs à Kiel, un caractère amical, amitié encore accentuée l'année suivante par la visite à Berlin du tzarewitch Nicolas, ne pourraient que devenir plus étroites.

La Russie s'était opposée au tracé du Nord et au tracé du centre pour deux sortes de raisons principales :

1° Raisons stratégiques : le chemin de fer de Bagdad serait une menace permanente pour sa frontière du Caucase ;

2° Raisons politiques : la Russie, « sixième partie du monde », voulait avoir accès à la mer.

Les premières devaient ne plus exister, maintenant que le rail courait au sud de la presqu'île d'Asie Mineure, à plusieurs centaines de lieues de la frontière russe.

L'accès à la mer ! La Russie, pour l'atteindre,

était indécise entre deux routes : ou bien elle descendrait à la Méditerranée par la construction d'une voie ferrée : Kars, Erzéroum, Erzinguian, Albestan, Marach et Payas, petit port au fond du golfe d'Alexandrette (1), ou bien elle prendrait pied sur l'Océan Pacifique, à Wladivostock et Port-Arthur.

Si c'était sur la première de ces routes que se porte le choix du gouvernement russe, le chemin de fer de Bagdad ne pourrait jamais être construit ! Si au contraire la Russie optait pour la poussée en Extrême-Orient, la voie de Bagdad serait ouverte à la pénétration allemande.

Le 7 juillet 1897, l'Empereur et le Tzar se rencontraient à Cronstadt ; solennellement, Guillaume II promettait à Nicolas II « son appui le plus ferme contre quiconque chercherait à rompre la paix ». C'était un avertissement indirect à l'Angleterre, qui semblait vouloir empêcher l'influence russe de s'établir en Perse ! Mais le gouvernement de Saint-Pétersbourg ne se laissait pas séduire par de si belles paroles. En 1899, M. Zinovief, ambassadeur à Constantinople, exigea du sultan le contrôle russe sur toutes les voies ferrées à construire dans les vilayets d'Erzéroum et de Trébizonde. L'année suivante, au mois de février, une convention turco-russe était signée, convention par laquelle la Porte s'engageait à ne construire et

(1) *Larousse illustré*. Supplément avril 1911. Le Chemin de fer de Bagdad, par Pierre Khorat.

n'exploiter une ligne de chemin de fer dans le vilayet de Sivas que par ses propres moyens. Et la diplomatie allemande fit preuve d'une très grande habileté, d'une rare clairvoyance de vues, en soutenant auprès du sultan les exigences russes. Comment la Russie pourrait-elle craindre pour ses frontières, puisque désormais elle exercerait un contrôle sur les voies ferrées du nord de l'Asie Mineure? En appuyant la demande de M. Zinovief, l'Allemagne travaillait pour elle-même. C'était d'ailleurs « une concession purement hypothétique, ayant surtout pour objet de rendre un instant moins cruel à Saint-Pétersbourg les succès qu'obtenaient en même temps les Allemands plus au Sud. » (1)

Restait la question de la descente russe vers la Méditerranée. Le chemin de fer de Bagdad coupait la route d'Erzéroum à Payas. L'opposition de la Russie au tracé du Sud subsistait si elle ne trouvait pas un autre débouché vers la mer ! C'est alors que Guillaume II s'efforça de détourner toute l'activité des Russes vers la Mandchourie. Violant l'esprit, sinon la lettre, du traité secret de 1899 entre l'Angleterre et l'Allemagne, traité dans lequel les deux puissances se garantissaient réciproquement l'intégrité de l'empire chinois, le gou-

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 255. En 1899, le docteur Siémens signait une convention de principe sanctionnant l'adoption définitive par la Porte du tracé du sud du Bagdadbahn.

vernement de Berlin laissa les Russes s'installer en Mandchourie. Et lorsque, en vertu de ce traité, l'Angleterre demanda à l'Allemagne de protester contre cette occupation russe, le Chancelier ne craignit pas de déclarer, du haut de la tribune du Reichstag, « que la Mandchourie ne faisait pas partie de l'empire chinois proprement dit et que le traité ne la concernait pas — ce qui était alors une théorie assez neuve ! » (1).

En autorisant et encourageant les Russes à marcher vers Port-Arthur, la Wilhemstrasse les mettait en présence d'un adversaire redoutable, et du choc qui allait en résulter, l'empire du Tzar sortirait singulièrement affaibli. En 1902, trop préoccupée par les affaires d'Extrême-Orient, les regards tournés vers le Pacifique, la Russie ne pouvait opposer qu'une faible résistance au firman accordant définitivement aux Allemands la concession du Bagdad !

La politique de l'Allemagne vis-à-vis de la France, de 1892 à 1902, fut remplie de souplesse et d'habileté. En 1894, après avoir obtenu la concession Eski-Chehir-Koniah, elle sut prévenir les protestations de la Compagnie Smyrne-Cassaba qu'une Société française venait d'acheter, et qui se voyait enlever par cette concession tout espoir de pénétration vers le sud de l'Asie Mineure, en lui

(1) *La République française*, jeudi 4 août 1904 sous la signature de René Henry.

faisant accorder par le sultan la construction d'une nouvelle section, Alachehir-Afioum-Kara-Hissar.

Dans les années qui suivirent, Guilaume II profita des sentiments hostiles à l'Angleterre du Ministre des Affaires Etrangères français, M. Hanotaux, pour se rapprocher de la France. Et l'on vit même, en 1895, notre flotte paraître à côté de la flotte russe aux fêtes d'inauguration du canal de Kiel. Quelque temps après, une convention coloniale franco-allemande était signée ! « L'Allemagne savait très bien qu'elle n'avait pas les capitaux nécessaires pour mener à bonne fin l'entreprise de Bagdad, et déjà il semble que les Allemands aient mis leurs espoirs dans la collaboration des financiers français » (1).

Les Allemands comprenaient qu'il fallait ménager Paris, car la petite ligne franco-anglaise de Mersina-Adana leur rendrait service lorsque, quittant Koniah, ils s'avanceraient vers Bagdad ; ce serait cette voie ferrée que la Compagnie d'Anatolie emprunterait pour transporter tous les matériaux nécessaires à la construction du Bagdadbahn dans la région est du Taurus, et le port de Mersina constituerait un débouché à la ligne de Bagdad ! Et plus tard, lorsqu'en 1899, le sultan eut promis au docteur Siemens la concession définitive, les Allemands prévinrent l'opposition française et laissèrent sous-entendre que dans l'en-

(1) Victor Bérard. *Le Sultan et l'Islam*, p. 229.

treprise, on ferait une large part à la France. Ils durent même y intéresser la Compagnie Smyrne-Kara-Hissar, en décidant que deux Français feraient partie du Conseil d'administration de la Socété d'Anatolie, et deux Allemands entreraient dans le Conseil d'administration de la Compagnie française. Les deux Sociétés « passaient un contrat avec la Deutsche Bank et la Banque ottomane, dirigée, comme on sait, par des Français, pour mener le tronçon Smyrne-Alachéhir jusqu'à Bagdad par Koniah » (1).

Donc, suprême habileté, les Allemands manœuvrèrent si bien, leur diplomatie fut si adroite, que vis-à-vis de la France, ils surent enlever à l'entreprise de Bagdad son caractère véritable, en lui donnant l'apparence d'une œuvre franco-allemande, puisqu'ils semblaient promettre une part égale à la leur aux capitaux français (2). Mais comme nous le verrons plus tard, ce ne fut là qu'un moyen destiné à étouffer, avant même qu'elles se produisent, les protestations de la France contre l'iradé de 1902.

Ainsi, toute la politique allemande, dans les dernières années du XIXe siècle, vis-à-vis de l'Angleterre, vis-à-vis de la Russie et de la France, a été inspirée, guidée par le désir de faire du chemin de

(1) *Annales de Géographie*. Les Chemins de fer en Asie Mineure, 15 juillet 1899.

(2) Réponse de M. Delcassé, ministre des Affaires étrangères, à la question de M. Firmin Faure. *Journal Officiel*, 25 mars 1902, p. 1468.

fer de Bagdad une réalité : l'Allemagne s'est ingéniée à avoir les mains libres en Asie Mineure. En laissant les Anglais écraser les Boers, elle avait détourné l'attention de l'Angléterre vers les « Eldorados de l'Afrique Australe » ; en lançant les Russes dans l'aventure Mandchourienne, elle avait attiré leurs regards de la Méditerarnée vers le Pacifique ; enfin, en offrant aux Français une participation plus apparente qu'effective au Bagdadbahn, elle avait, par avance, désarmé leur opposition.

Tandis que sa diplomatie agissait pour atteindre le but qu'elle s'était proposé, Guillaume II lui-même payait de sa personne. En 1898, il était venu à Constantinople, et dans la visite qu'il fit à Yildiz-Kiosk, il causa certainement avec le sultan du Koniah-Bagdad ! A peine l'Empereur avait-il rejoint Berlin, qu'une commission, composée de M. Stemwich, consul général d'Allemagne à Constantinople, de l'ingénieur en chef Mackensen et des ingénieurs Kapp et Habich, était chargée d'étudier le tracé de la future ligne de Koniah à Bagdad. Pendant que cette commission poursuivait ses études, l'Empereur délégua le major Morgen, attaché militaire près l'ambassade allemande de Constantinople, pour se rendre à Erzéroum et à Bagdad afin d'examiner la valeur stratégique du futur chemin de fer ! Enfin, un vaisseau de la flotte allemande du Pacifique, le croiseur *Arcona* allait explorer le fond du Golfe Persique pour se rendre compte *de visu* quel serait le point

le plus favorable comme terminus du Petit Transasiatique.

Après le voyage de Guillaume II, les Allemands étant encore « mieux en cour » qu'auparavant, intriguèrent de plus belle auprès d'Abd-ul-Hamid. Une société anglaise avait posé sa candidature désintéressée (puisqu'elle ne sollicitait pas de garantie) à la concession du Bagdad. Entre une demande qui était gratuite et une demande qui ne l'était pas, le sultan n'aurait pas dû hésiter. Mais il restait indécis n'osant déplaire à ses amis de Berlin. Il fallut toute l'habileté et toutes les intrigues de la diplomatie allemande pour que la société d'Anatolie remporte la victoire ! Le 27 novembre 1899, le docteur Siémens, créateur du Chemin de fer d'Anatolie et président du Conseil d'Administration « *persona gratissima* » auprès du sultan et de son entourage, signait une convention de principe qui sanctionnait l'adoption définitive par la Porte du nouveau tracé du Bagdadbahn par Koniah, Eregli, Boulgourlou et Adana à proximité de la côte méditerranéenne (1). »

Le docteur Siémens n'était que le mandataire de la Deutsche Banck et c'était un succès réel pour l'Allemagne.

Un iradé ultérieur devait faire connaître les détails de la concession. Les pourparlers durèrent deux ans. Ce n'est pas qu'ils aient donné lieu à

(1) Raymond Perraud. L'Allemagne et le Bagdadbahn. *Revue*, 1er mars 1909, p. 19.

des difficultés sérieuses de règlement entre la Porte et la Compagnie concessionnaire, mais la diplomatie de Guillaume II les faisait traîner en longueur afin de bien préparer les puissances, particulièrement l'Angleterre, la Russie et la France, à l'iradé impérial pour qu'aucune objection internationale ne se produise et que, l'iradé signé, la main allemande puisse immédiatement poser sur le sol asiatique le rail qui conduirait de Koniah vers Eregli et le Sud !

Ce fut donc seulement les 8 et 21 janvier 1902 que fut conclue la convention réglant dans tous ses détails les conditions de construction et d'exploitation du Chemin de fer de Bagdad. A ce texte il sera sans doute apporté, à plusieurs reprises, diverses modifications, mais il n'en constitue pas moins la « Charte du Bagdadbahn », une charte que le gouvernement impérial ottoman octroie généreusement à la Société d'Anatolie, c'est-à-dire à la Deutsche bank, c'est-à-dire à l'Allemagne elle-même, en récompense de l'amitié que Guillaume II a manifestée pour le peuple musulman (1) !

---

(1) Cet iradé de janvier 1902 est trop important et nous sera trop utile au cours de cette étude pour que nous n'en donnions pas ici un résumé.

L'iradé comprend 46 articles, dont voici l'analyse :

Article premier. — Enumération des diverses villes près desquelles le Chemin de fer de Bagdad devra passer et indication des embranchements pris à ferme par la Société d'Anatolie.

Art. 2. — Fixe à 99 ans la durée de la concession. La

Les Allemands avaient l'autorisation de marcher vers Bagdad. Ils allaient se mettre à l'œuvre et espéraient que bientôt la locomotive allemande ferait son entrée dans la Capitale de la Mésopotamie ! Le 5 mars 1903, le sultan approuvait la convention intervenue entre le Ministre des Travaux publics ottomans et le docteur Türk Zander, et au mois de juillet 1903, le firman définitif était signé.

Le but de l'Allemagne paraissait donc atteint ! Elle avait opéré une mainmise presque entière sur les Chemins de fer d'Asie Mineure. Elle détiendrait les voies les plus efficaces de pénétration. Pour mener à bonne fin l'œuvre qu'elle avait entreprise, elle manquait sans doute

---

même durée de 99 ans s'appliquera au réseau d'Anatolie, et le point de départ de cette durée sera, « pour l'ancien et le nouveau réseau », le jour de la remise du firman et de l'échange de la présente convention.

Art. 3. — Il divise la ligne en sections de 200 kilomètres chacune. Les travaux seront commencés dans un délai maximum de 21 mois après la remise du firman de concession et la première section devra être entièrement construite dans un délai de 8 ans.

Art. 4. — Ce délai pourra être prolongé en cas de force majeure.

Art. 5. — La Société paiera au Ministre des travaux publics, pour frais de contrôle et de surveillance du Chemin de fer, la somme de 270 piastres par kilomètres et par an.

Art. 6. — Autorise l'expropriation des terrains nécessaires à la construction de la ligne ; les terrains appartenant à l'État seront livrés gratuitement ; quant à ceux qui

de capitaux, mais déjà elle était en pourparlers avec d'autres puissances et elle saurait bien trouver les ressources nécessaires pour construire le Bagdadbahn ! Oui, l'argent ne lui ferait pas défaut, mais à condition de payer les services qu'on lui rendrait ! Elle voulut trop garder, et malgré la concession qu'elle avait obtenue du Sultan, faute de capitaux, cette fois-ci encore elle ne devait pas parvenir à Bagdad ; elle ne s'en approchait que de 200 kilomètres...

L'article 8 de l'iradé de 1902 contient la clause suivante : « Il est bien entendu que les porteurs des titres émis pour la construction et l'exploitation du réseau actuellement exploité, ne pourront être appelés à participer à la nouvelle entreprise

---

auront été expropriés, le gouvernement ottoman s'engage à les remettre à la Société dans un délai de 2 mois.

Art. 7. — La ligne n'aura qu'une voie, mais on expropriera en vue de l'établissement d'une seconde voie, et la construction de cette dernière pourra être réclamée par le gouvernement lorsque les recettes atteindront 30.000 francs brutes par kilomètre.

Art. 8. — Tout ce qui est nécessaire à la construction sera exempt de droit de douane et d'impôt intérieur.

Le gouvernement fournira gratuitement la police des chantiers et de la voie. Les actionnaires de l'ancien réseau ne participeront à la nouvelle entreprise qu'avec leur consentement.

Art. 9. — Pendant la construction du réseau, la Société pourra avoir un service de navigation à vapeur ou à voile sur l'Euphrate, le Tigre et le Chatt-el-Arab pour le transport des personnes et matériaux nécessaires à la construction.

sans leur consentement et que les droits déjà acquis par eux restent intacts. » Par application de cet article, la Société qui devait exploiter la nouvelle concession serait distincte de l'ancienne Société d'Anatolie. Et, en effet, dès le 13 avril 1903, se constituait à Francfort-sur-le-Mein la « Société Impériale pour la construction du Chemin de fer Konia-Eregli-Boulgourlou ». Il ne faut cependant pas se laisser abuser par les qualificatifs. De même que la Compagnie ottomane d'Anatolie n'avait absolument rien de turc, était ni plus ni moins une compagnie allemande, de même la Société Impériale nouvelle qui n'en est qu'une émanation, dépendra comme elle de la Deutsche bank. N'est-ce pas, en effet, le Directeur

---

Art. 10. — La Société prendra le bois et les charpentes dans les forêts de l'Etat avoisinant la ligne.

Art. 11. — Réception provisoire de chaque section par le Ministre des Travaux publics après l'achèvement de chacune d'elles ; réception définitive un an après.

Art. 12. — Le Gouvernement s'engage à n'accorder qu'à la Société tout embranchement qui atteindrait la côte de la Méditerranée entre le port de Mersina et celui de Tripoli de Syrie.

Enumère un certain nombre d'embranchements sur lesquels d'ores et déjà il accorde un droit de préférence à la Société.

Art. 13. — La Société pourra construire et exploiter des tuileries et des briqueteries. Mêmes exemptions pour les machines et outils de ces usines que celles accordées au matériel de chemin de fer.

Art. 14. — Obligation de tenir en parfait état d'entretien la ligne, le matériel fixe et roulant, pendant la durée de la concession.

de cette banque, M. A. Gwinner, qui est allé solliciter la concession du Bagdad auprès du Sultan ?

Si nous jetons un coup d'œil sur cet iradé de 1902, si nous examinons dans le détail ses principales dispositions, nous voyons que les avantages concédés aux Allemands sont énormes ! A quoi aurait-il donc servi à l'Allemagne d'être l'amie des Turcs si ce n'était pour en tirer profit ? Et pensait-on que la Société d'Anatolie, que la Deutsche Bank allaient s'engager dans une entreprise d'une aussi grande envergure sans s'être réservé de solides garanties, sans s'appuyer sur des avantages certains et réels ! Près de 2.800

Art. 15. — Vise l'hypothèse où la Société ne construirait pas une section dans les délais prévus ou laisserait les transports en suspens ; donne au Gouvernement le droit d'assurer le service Les pénalités résultant de cette défaillance ne pourront être appliquées que 18 mois après et supportées uniquement par la section où elle se serait produite.

Art. 16. — Droit pour la Société de percevoir des droits de péage.

Art. 17. — Les militaires voyageront à quart de place.

Art. 18 — La Société doit verser un cautionnement de 30.000 livres turques dans les caisses d'une banque reconnue par l'Etat et ce dans les 3 mois de la remise du firman de concession. Ce cautionnement sera restitué peu à peu à la Société.

Art. 19. — Droit pour le Gouvernement de racheter la ligne après les 30 premières années de la concession. En cas de rachat, si le Gouvernement ne l'exploitait pas lui-même, il devrait donner à bail cette exploitation à la Société.

kilomètres de voie ferrée seront construits ; de gros capitaux seront nécessaires et l'on ne sait par avance, si les recettes répondront aux dépenses effectuées ! Contre cet aléa, les Allemands ont pris deux sortes de précautions :

1° Aux termes de l'article 2, la durée de la concession est de 99 ans ; par conséquent, la Société concessionnaire aura le temps de profiter de la vie nouvelle, plus active que le rail apporte forcément dans le pays qu'il traverse. Sans doute, par l'article 19, le Gouvernement ottoman se réserve la faculté de racheter la ligne au bout des 30 premières années. Mais, d'ores et déjà, il est à peu près sûr que ce rachat ne se produira pas. La situation financière de la Turquie a tou-

---

Art. 20. — A l'expiration de la concession, le Gouvernement sera substitué à tous les droits de la Société concessionnaire sur le Chemin de fer et ses dépendances.

Art 21. — A part quelques exceptions, les employés et agents de la Société seront pris parmi les sujets ottomans.

Art. 22. — Droit pour la Société d'exploiter les mines non concédées dans une zone de 20 kilomètres de l'axe de la voie.

Art. 23. — Droit pour la Société de construire à Bagdad, à Bassorah et sur le Golfe Persique des ports qui à l'expiration de la concession feront gratuitement retour à l'Etat.

Art. 24. — La Société pourra établir des dépôts et magasins pour les marchandises devant être expédiées par Chemin de fer.

Art. 25. — La Société aura le droit d'utiliser l'énergie électrique qu'elle aura fait produire par les chutes d'eau.

Art. 26. — Le Gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements sur la ligne.

jours été très précaire, et on peut fort bien présumer qu'elle n'aura pas les ressources nécessaires pour acquérir elle-même un si grand réseau. Et, d'ailleurs, si elle opérait ce rachat, elle devrait, d'après le dernier alinéa de cet article 19, exploiter par elle-même ! Or, l'histoire n'est-elle pas là pour démontrer que l'Etat turc a toujours été radicalement incapable de gérer une entreprise publique ! Admettons enfin que le rachat se produise au bout de la trentième année, la Porte devra, aux termes de ce même article, payer à la Compagnie concessionnaire une indemnité annuelle qui ne saurait être inférieure à 12.000 fr. par kilomètre, soit une somme totale de 24 millions par an et ce jusqu'à la fin de sa concession !

Art. 27. — Concerne les antiquités et objets d'art découverts pendant les travaux.

Art. 28. — Obligation pour la Société de présenter au Ministère des Travaux Publics un état mensuel de toutes les recettes.

Art. 29. — Si la Société n'a pas commencé les travaux ou interrompt le service des transports dans les délais fixés, sans cas de force majeure, le gouvernement lui adressera un premier avis. Si 18 mois après elle ne régularise pas sa situation, le gouvernement prendra aux frais de la Société les mesures nécessaires pour assurer le service.

Art. 30. — Obligation pour la Société d'établir gratuitement sur les points désignés par le gouvernement les locaux nécessaires au bureau des agents chargés du contrôle de l'État.

Art. 31. — Vise la ligne télégraphique que devra établir à ses frais la Société sur tout le parcours de la ligne.

Si la trentième année, le Gouvernement ottoman voulait exploiter la ligne aux lieu et place de la Société du Chemin de fer de Bagdad, il imposerait par cela même le Trésor turc d'une charge de 1.656 millions, que la Société encaisserait par annuités ; non comprise, bien entendu, la valeur de la ligne, du matériel fixe et roulant et des accessoires.

2° Les Allemands se sont assuré une garantie kilométrique : « Le Gouvernement garantit aux concessionnaires le paiement d'une annuité de 12.000 fr. par kilomètre de chemin de fer construit et exploité, et le paiement, à titre de frais d'exploitation, d'une somme de 4.500 fr., par kilomètre exploité. » (Article 35). C'est donc, en

---

Art. 32. — Droit pour le concessionnaire de faire transporter sans taxe les correspondances et valises concernant le service du chemin de fer.

Art. 33. — Concerne et réglemente le service entre Constantinople et Haïdar-Pacha, service qui sera assuré par l'Administration de la Mahsoussé.

Art. 34. — La solution des différends entre le Gouvernement et la Société sera donnée aux tribunaux ottomans.

Art. 35. — C'est un des plus importants : une annuité kilométrique de 12.000 fr. est garantie aux consessionnaires et le Gouvernement paiera en outre à titre de frais d'exploitation une somme de 4.500 fr. par kilomètre exploité.

Art. 36. — Détermine la façon à employer pour obtenir la moyenne des recettes kilométriques.

Art. 37. — Une fois par semaine la Société devra faire circuler un train à grande vitesse entre Haïdar-Pacha et Bagdad et vice-versa. La vitesse de ces trains sera de

résumé, une garantie kilométrique de 16.500 fr. que le Gouvernement s'engage à payer à la Société de Bagdad. Et cette garantie d'intérêts, elle sera bien réellement acquittée. Les Allemands ont pris leurs précautions ! Les 4.500 francs seront prélevés sur les recettes avant tout partage entre la Société et le Gouvernement. Quant aux 12.000 francs, l'article 35 déclare qu' « il est absolument convenu que l'annuité de 12.000 francs par kilomètre sera prise sur des affectations spéciales à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement et la Société.

La mise à exécution de la présente convention est subordonnée à l'accomplissement des formalités relatives auxdites affectations spéciales ».

---

75 kilomètres à l'heure, et la Société recevra en outre une indemnité annuelle de 350.000 fr. pour les frais spécialement causés par ces trains rapides.

Art. 38. — Si le Gouvernement le désire, la Société devra construire un embranchement d'un point de la ligne vers Diarbékir et Kharpout.

Art. 39. — Vise le raccordement à Alep du réseau de Bagdad avec celui de Beyrouth-Damas.

Art. 40. — Obligation pour la Société de remettre au Ministre des travaux publics dans le courant de janvier de chaque année les comptes sur la base desquels elle réclame les sommes pour parfaire la garantie kilométrique.

Art. 41. — Droit pour la Société d'établir pendant la durée des travaux un embranchement entre Hamidié et le port de Castabol pour les transports des matériaux de construction.

Art. 42. — Les terrains acquis par la Société seront strictement bornés aux besoins de la construction et de l'exploitation.

Donc, c'est bien entendu, cette garantie kilométrique sera gagée sur des revenus certains.

Comme contre-partie de ces avantages financiers, est-ce que la Société est soumise à quelques obligations pécuniaires ? Oui, l'article 18 établit qu' « elle devra verser un cautionnement de 30.000 livres turques », soit environ 690.000 fr., cautionnement qui lui sera d'ailleurs restitué au fur et à mesure de l'exécution des travaux. Mais il faut remarquer que ce cautionnement est bien faible pour une si grande entreprise.

L'article 5, obligeant la Société à payer au Ministre des travaux publics la somme de 270 piastres par kilomètre et par an pour frais de contrôle, et l'article 46 mettant à sa charge une annuité de 500 livres turques pour l'Asile des pauvres de Constantinople, ne constituent pas non plus de gros sacrifices en présence de tous les avantages concédés à la Société :

Avantages pour la construction ;

Avantages pour l'exploitation.

Et, d'abord, en ce qui concerne la construction.

Art. 43. — Les agents des douanes devront s'assurer que le matériel à destination de la Société est bien pour le chemin de fer.

Art. 44. — Les marchandises placées dans les dépôts de la Société seront destinées à être transportées.

Art. 45. — La Société créera à ses frais des stations militaires.

Art. 46. — Pendant la concession, la Société servira un don annuel de 500 livres turques à l'asile des pauvres à Constantinople.

La ligne est divisée en sections. Chaque section est indépendante des autres (art. 3) et les pénalités stipulées dans la convention ne s'appliquent qu'à la section pour laquelle elles ont été encourues, sans que les autres s'en trouvent affectées. Il faut aussi remarquer le long délai de huit ans que la Société se réserve pour la construction de la première section Koniah-Boulgourlou ! Les frais pour l'achat des terrains, empruntés par la ligne, seront singulièrement réduits pour la Société concessionnaire puisque l'Etat turc s'engage à les livrer gratuitement (art. 6). Il lui donne également le droit, aux termes de l'art. 10, de faire couper dans les forêts de l'Etat les bois nécessaires à la construction et à l'exploitation. Une partie des terrains et des matériaux ne coûtant rien à la Société, celle-ci se voit par là-même gratifiée d'un important apport ! Quant au matériel qu'elle sera obligée d'acheter en Turquie, il sera exempt de tout impôt intérieur pendant la durée de la construction, comme sera aussi affranchi du droit de douane celui qu'elle devra faire importer de l'étranger (art. 8).

On pouvait penser que sur une ligne d'une longueur totale de 2.000 kilomètres, le transport des approvisionnements et des matériaux nécessaires à son établissement serait difficile, à mesure que le rail s'allongerait et que l'on s'éloignerait de plus en plus d'Haïdar-Pacha, tête de ligne. MM. Gwinner et Zander ont su prévoir et éviter cet inconvénient : du centre de la ligne, de la station d'Ha-

midié pourra partir un embranchement allant jusqu'à Castabol, petit port sur la Méditerannée, et ce sera par cette ligne très courte que l'on transportera sur les chantiers du Bagdadbahn, rails, charpentes, approvisionnements, en un mot tout ce qu'exige la construction d'une voie ferrée. (Art. 41). Puis, lorsque les ingénieurs et les ouvriers allemands auront atteint la Mésopotamie, ce sera par le Sud que leur arriveront les matériaux, grâce au « service de navigation à vapeur ou à voile que la Société du chemin de fer de Bagdad se réserve le droit d'établir sur l'Euphrate, le Tigre et le Chatt-el-Arab » (Art. 9).

Depuis longtemps les Allemands aspirent à entrer dans Bagdad ; maintenant qu'ils ont obtenu le firman de concession, ils espèrent marcher très vite et s'efforcent de prendre des précautions suffisantes pour que la construction de la ligne ne souffre aucun retard : Précautions pour avoir toujours sous la main le plus vite possible les matériaux de construction, précautions pour que les terrains appartenant aux particuliers et que la voie ferrée traversera, leur soient rapidement concédés puisque, faveur sans précédent, par l'article 6, le gouvernement s'engage à livrer à la Société, *dans les deux mois,* tous les terrains expropriés.

Donc, au point de vue de la construction, la convention de 1902 place la Société d'Anatolie dans une situation extrêmement favorable. Il en est de même en ce qui concerne l'exploitation. Ici encore

les Allemands ont su se faire accorder de sérieux avantages qui ne peuvent que contribuer à rendre prospère le réseau de Bagdad !

1° On autorise la Société à créer sur les points qu'elle jugera convenables des tuileries et des briqueteries (Art. 13). Il y aura là une source de bénéfices qui viendront s'ajouter aux recettes du Bagdadbahn. Et ces bénéfices seront d'autant plus élevés, que l'exploitation de ces industries aura lieu dans des conditions exceptionnelles : en effet, tout le matériel et le combustible qui leur seront destinés « jouiront des mêmes franchises et exemptions que celles accordées au matériel du Chemin de fer ». Donc, le coût de production sera forcément inférieur à celui des autres usines et par suite la société pourra, défiant toute concurrence, céder à des prix plus faibles, tout en réalisant d'énormes profits.

2° Une autre source de revenus donnée à la Société se trouve dans l'article 22, ainsi conçu : « La Société aura le droit d'exploiter toutes les mines non encore concédées dans une zone de 20 kilomètres de l'axe de la voie ». La ligne traversera, (nous le verrons plus tard en étudiant le Chemin de fer de Bagdad au point de vue économique), une région dont le sous-sol est très riche en minerais. Aussi cet article est d'une extrême importance et c'est un capital de plusieurs centaines de millions que le gouvernement turc abandonne gratuitement à la convoitise des Allemands.

3° La force qui fera marcher ces briqueteries

et ces tuileries, qui mettra en mouvement les machines installées dans les usines et dans les mines, sera produite par l'énergie électrique tirée des chutes d'eau naturelles ou des barrages artificiels établis par la Société et dont elle pourra user soit comme force motrice, soit pour l'éclairage de ses trains et de ses gares (Art. 25).

4° Une clause contenue dans l'article 23 peut avoir de graves conséquences dans l'avenir. Elle permet à la Société de créer et d'exploiter de nouveaux ports : à Bagdad sur le Tigre, à Bassorah sur le Chatt-el-Arab et sur un point à déterminer du littoral du Golfe Persique ! Ainsi les Allemands vont s'implanter en Mésopotamie non seulement par leurs rails, mais encore par toute espèce d'entreprises. Il est vrai que la convention mentionne qu'à l'expiration de la concession, ces ports feront gratuitement retour à l'Etat. Mais les Allemands consentiront-ils à les abandonner, après les avoir construits ? S'ils réussissent à prendre pied sur le rivage du Golfe Persique une fois établis, ils ne voudront pas s'en aller ! Le terme de la convention est éloigné, et d'ici là on aura tout loisir pour en modifier les clauses. — Dans la pensée de la Société de Bagdad pour aller d'Asie Mineure en Allemagne les marchandises ne doivent emprunter qu'une voie allemande : le Chemin de fer de Bagdad et ses embranchements iront les draîner à travers la Turquie d'Asie. Ils les déposeront sur des quais allemands au nord comme au sud, à Haïdar-Pacha comme au Golfe Persique,

où viendront les embarquer des vaisseaux allemands.

5° Il semblait tout naturel, puisque le Chemin de fer de Bagdad était établi en territoire ottoman que le gouvernement oblige la Société concessionnaire à choisir son personnel parmi les sujets du sultan. Au premier abord, c'est bien ce qui paraît résulter de l'article 21 de l'iradé de 1902, « Les employés et agents de la Société seront pris parmi les sujets ottomans ». Mais l'exception que contient cet article en détruit la portée. Il est en effet déclaré « que le personnel de la Direction, de la comptabilité et des services techniques » sera composé d'Européens, autrement dit dans la plus large mesure possible d'Allemands. Comme le fait remarquer M. Raymond Perraud, « cette expression est élastique et prête à extension » (1). Evidemment, on pourra faire rentrer dans la catégorie d'agents des services techniques tous les employés que l'on voudra. Et en vertu de cette exception, le nombre des places réservées aux sujets turcs dans la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad pourra être limité. Oui, les ingénieurs, les conducteurs de travaux, les mécaniciens, les chefs de gare et les employés de bureaux, tous les emplois lucratifs, bien rétribués, seront occupés par des Européens, lisez par des allemands. Quant au travail grossier et pénible de l'homme d'équipe,

(1) L'Allemagne et le Bagdadbahn. *Revue*, 1er mars 1909.

du manœuvre, celui-là alors sera accompli par la main-d'œuvre indigène.

6° Peut être encore considéré comme un avantage obtenu par les Allemands pour l'exploitation du Bagdadbahn, la prolongation de durée de la concession accordée à la Société d'Anatolie, en 1888. L'article 2 de l'iradé de 1902 fixe à 99 ans la durée de la concession du Bagdad, et il ajoute que « cette durée de 99 ans s'appliquera à tout le réseau d'Anatolie, ancien et nouveau ». Donc, la Société d'Anatolie se trouve gratifiée d'une concession de 114 ans. « Jamais, écrit M. Chéradame, on n'avait vu que des lignes déjà exploitées vinssent à jouir d'une prolongation de cette nature... Cette conséquence de l'article 2 établit avec éclat la confusion du réseau d'Anatolie avec la ligne de Bagdad. » (1)

Nous n'avions pas besoin de cela pour être persuadés que les deux Sociétés, en apparence distinctes, n'en formaient qu'une dépendant de la Deutsche Bank.

Lorsque la concession de l'ancien réseau d'Anatolie serait arrivée à expiration, il aurait très bien pu se faire que l'Allemagne ne jouisse pas à Constantinople des mêmes faveurs qu'actuellement, et des puissances étrangères auraient pu s'opposer au renouvellement de cette concession ou en réclamer l'exploitation pour elles-mêmes, et ainsi la ligne allemande de Bagdad se serait trouvée déca-

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 74.

pitée. Ce risque, les Allemands n'ont pas voulu le courir et c'est pourquoi ils ont dû insister auprès du Gouvernement ottoman pour qu'il fixe aux deux réseaux une durée égale.

7° Enfin, la Société s'est par avance réservé le privilège d'exploiter le service maritime entre Constantinople et Haïdar-Pacha, assuré par la Compagnie de la Mahsoussé. Celle-ci fonctionnait d'une façon assez défectueuse. L'article 33 stipule que si le Ministre de la Marine n'améliore pas ce service, la Société concessionnaire aura le droit « d'opérer le transport des voyageurs et des marchandises entre le pont de Karakeuz et Haïdar-Pacha et vice-versa, à la condition de choisir les officiers et équipages de ces bateaux parmi les anciens officiers et matelots de la flotte impériale, ou parmi les élèves diplômés de l'Ecole navale ». Mais pour introduire des améliorations, il faut de l'argent. Or, c'est « le fonds qui manque le plus à la Turquie ». Elle ne pourra améliorer ce service maritime qu'en s'endettant. La Société d'Anatolie est le prêteur tout désigné ; c'est ce qui est arrivé d'ailleurs dès 1903, et ainsi, peu à peu, la Mahsoussé sera absorbée par la Société allemande !

8° Afin d'éviter aux produits pauvres, particulièrement aux céréales, un trajet trop long qui leur serait préjudiciable, les Allemands ont demandé et obtenu que « la construction et l'exploitation de tout nouvel embranchement qui aboutirait à la Méditerranée, entre le port de Mersina et celui de

Tripoli de Syrie », leur soit *exclusivement* réservées (art. 12).

Cet article a un double avantage : il diminue le trajet et il empêche la concession à une puissance étrangère d'un embranchement non allemand du Bagdadbahn à la Méditerranée.

La convention de 1903 est donc extrêmement avantageuse pour les Allemands ! Ils ont su se faire accorder des garanties que, jusqu'alors, n'avait pu obtenir aucune Compagnie. Si l'œuvre de Bagdad réussit, tout le réseau de chemins de fer d'Asie Mineure sera sous leur dépendance. Arrivés les derniers à Constantinople, ils ont pris la place la plus importante et la meilleure ! Sous prétexte qu'ils allaient rendre service à la Turquie en dotant son Empire d'Asie d'une voie ferrée qui le traverserait d'une extrémité à l'autre, ils ont exigé l'insertion de clauses qui n'avaient jamais figuré dans les conventions précédentes.

Dans quelle situation vont donc se trouver les autres puissances en face de cet accord turco-allemand de 1903 ? « Elles n'ont pas qualité pour intervenir officiellement. Quel que soit leur sentiment sur cette grande entreprise et les conditions dans lesquelles elle est appelée à s'exécuter, elles se trouvent diplomatiquement en présence d'un fait accompli. Elles ne peuvent remettre la question sur le tapis qu'en la rattachant à d'autres questions intéressant soit la Turquie, soit la Compagnie concessionnaire. La Turquie elle-même,

avant d'accepter la discussion avec une ou plusieurs puissances tierces sur certaines modifications de la concession devrait préalablement négocier avec la Compagnie. Elle ne peut plus, en effet, disposer de ce qu'elle a déjà cédé sans l'agrément du cessionnaire... Quant à la Compagnie, elle ne peut être incitée à admettre un contrôle plus ou moins large de puissances concurrentes qu'en retour d'avantages sérieux ! » Telle est l'opinion qu'exprimait, sur la Convention de 1903, le *Journal des Débats* du 11 février 1911. La concession est donc définitive. Elle a été accordée à la Société impériale du Chemin de fer de Bagdad, autrement dit à la Deutsche Bank ; la Convention a été signée, la Turquie ne peut plus revenir sur la parole donnée et les autres puissances n'ont pas le droit d'agir auprès du Sultan pour que, modifiant l'accord, il les admette à participer à l'entreprise. Ce ne sera qu'indirectement, à propos de questions internationales par exemple, que l'Affaire de Bagdad pourra être soulevée, et les nations étrangères ne pourront intervenir que si elles se croient menacées dans leur sécurité ou lésées dans leurs intérêts par l'œuvre allemande ! Sir Edward Grey, ministre des Affaires étrangères anglais, répondant à une interpellation de M. Balfour, déclarait, du haut de la tribune de la Chambre des communes, le 9 mars 1911, qu'il ne pouvait intervenir entre l'Allemagne et la Turquie au sujet du Chemin de fer de Bagdad et qu'il n'y avait qu'à attendre : « S'il fallait s'opposer

au Chemin de fer de Bagdad, il (M. Balfour), eût dû le faire avant la concession. Les autorités turques et les concessionnaires allemands sont aujourd'hui libres d'exécuter à leur guise, conformément au cahier des charges la partie de la ligne située en territoire ottoman... Nous ne pouvons pas en enlever la concession aux Allemands, ni empêcher leur mise à exécution, mais nous pouvons réclamer qu'il n'y ait pas de privilèges pour le matériel et les tarifs de transports ; si cela ne nous suffisait pas, notre seul remède serait d'obtenir à notre tour des concessions de chemins de fer entièrement soumises à notre contrôle. »

Par conséquent, la faute des diplomaties étrangères, ce fut précisément de n'avoir pas su ou pas voulu déjouer les manœuvres allemandes, de n'avoir pas empêché cette marche, lente il est vrai, mais progressive et sûre vers Bagdad ! Leur erreur, ce fut d'avoir toujours considéré que le Bagdadbahn ne pourrait jamais devenir une réalité et qu'il était destiné à rester un des rêves les plus audacieux de la Weltpolitik allemande ! Si le Chemin de fer de Bagdad devient une œuvre germanique, l'Angleterre en particulier doit en assumer la responsabilité ! Elle eut tort lorsqu'en 1872, la Compagnie anglaise Smyrne-Cassaba obtint de prolonger sa concession jusqu'à Alachéhir, de ne pas agir vigoureusement à Constantinople pour « faire de la voie ainsi construite le véritable instrument de pénétration en Asie

Mineure ». (1) Elle eût dû faire entendre d'énergiques protestations auprès du Gouvernement turc lorsque par les iradés des 24 septembre-6 octobre 1888, le Sultan rachetait à la Compagnie anglaise qui l'exploitait la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt pour la rétrocéder à M. Kaulla, directeur de la Deutsche Bank, en lui accordant encore une prolongation jusqu'à Angora. Elle commit la grande faute en 1893, de se laisser séduire par les amitiés de Guillaume II, de croire aux bonnes paroles, aux flatteries de « ce petit-fils de la maison » et de ne s'être pas « formellement réservé ses droits et projets sur Bagdad » (2), lorsque les Allemands obtenaient, au mois de février, la concession Eski-Chehir-Koniah et éventuellement Bagdad. Enfin, en 1902, elle fut trop confiante encore dans la sympathie que l'Allemagne officielle lui témoignait à propos de la guerre sud-africaine, et elle n'aurait jamais dû permettre la conclusion de la convention de 1903, qui est, déclarait M. de Lamarzelle, à la tribune du Sénat, le 6 avril 1911, « une terrible défaite pour l'Angleterre » (3)

Si nous jetons un coup d'œil rapide sur l'étude que nous venons de faire, nous en conclurons que la politique allemande, dans les dernières années

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 43.
(2) Victor Bérard. *Le Sultan et l'Islam*, p. 225.
(3) *Journal Officiel*, du 7 avril 1911.

du XIXe siècle (1870-1903), a toujours été inspirée par l'affaire de Bagdad. « Ce chemin de fer est la grande pensée du règne de Guillaume II », disait M. Gaudin de Vilaine, lors de la discussion, au Sénat, des interpellations sur la politique extérieure (1). A chaque concession nouvelle que la diplomatie allemande obtient en Turquie, à chaque succès qu'elle remporte, nous voyons toujours apparaître son idée fixe, la pénétration dans la Mésopotamie, la marche vers le Golfe Persique, l'entrée dans Bagdad ! Bagdad ! raison d'être de toute la ténacité allemande en Turquie, de tous les efforts de son ambassadeur, de toutes les amabilités que l'Empereur Guillaume prodigue au Sultan Ab-dul-Hamid ! Bagdad ! qui doit être la capitale de l' « Egypte allemande en Mésopotamie », la petite « Platz an der Sonne » que l'Allemagne revendique !

(1) *Journal Officiel* du 7 avril 1911.

CHAPITRE IV

LE TRACÉ DU SUD. — LES INTÉRÊTS TURCS ET ALLEMANDS DANS LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD. — LE CARACTÈRE NETTEMENT ALLEMAND DE L'ENTREPRISE.

Section I. — *Le tracé du Sud.* — I. La ligne principale et ses embranchements. — II. Tête de ligne et point terminus. — III. L'incident de Koweit. — IV. La construction de la première section de la ligne.

Section II. — *Les intérêts turcs et allemands dans le chemin de fer de Bagdad.* — I Les intérêts turcs : politiques, militaires, économiques. — II. Les intérêts allemands : économiques, politiques.

Section III. — *Le caractère nettement allemand de l'entreprise.* — I. L'opinion de la presse et des hommes d'Etat allemands. — II. Le Bagdad pourra-t-il conserver son caractère exclusivement allemand ?

Section Première

LE TRACÉ DU SUD

Avec la Convention de 1903, les Allemands abandonnaient définitivement les tracés du Nord et du Centre et adoptaient le tracé du Sud ! L'article 1er de la Convention énumère les principales villes près desquelles le Chemin de fer de Bagdad devra passer. Celui-ci empruntera le réseau d'Anatolie, d'Haïdar-Pacha à Koniah, « l'antique Iconium dont les jardins sont une sorte d'oasis dans

la steppe salée du haut plateau » (1). Au sortir de cette ville, la voie décrira une vaste courbe vers l'Est dont Karaman forme le sommet et évitant ainsi les premières pentes du Taurus, elle atteindra Eregli, et la première section se terminera à Boulgourlou, à 200 kilomètres de Koniah. Mais ensuite, il faudra franchir le massif montagneux du Taurus ; la voie s'élèvera jusqu'à 1.100 mètres d'altitude et, délaissant le défilé des Portes Ciliciennes de Galek Boghau, célèbre route que suivit Alexandre le Grand lorsqu'il alla livrer à Darius la bataille d'Issus, en l'an 333 avant notre ère, elle percera le Taurus par un long tunnel de 12 kilomètres. La descente sur Adana se fera par une série de lacets et la sauvage vallée du Tchakyt-Tchaï, « gorge profonde taillée dans les calcaires. » (2) Après Adana (terminus de la 2e section), le rail aura atteint le Tchoukour-Ova ou plaine de Cilicie arrosée par Djihoun, qu'il remontera jusqu'à Jarckouat et Osmanié pour aborder l'Amamus ou Ghiaour-Dagh, qu'il franchira par le défilé de Baghtché ! La voie décrira une spirale et, laissant Karpout sur la droite et Aïntab sur la gauche, elle s'élèvera après Islahié sur le plateau de Syrie par le Kurd Dagh. Kazanali, Kilis seront des stations sur la future ligne qui traversera l'Euphrate à Tell-Habesch, vingt kilomètres

(1) Le Chemin de fer de Bagdad. *Bulletin Asie Française*, avril 1901.

(2) *Annales de Géographie*, 15 mai 1902.

en aval de Biredjick. Le fleuve franchi, c'est la quatrième section qui commence : Haran, Razzelaïn, Nissibine, au sud des derniers contreforts du Taurus formeront les étapes de cette 4e section, et la voie ferrée faisant un coude sur le sud-est, courant dans une large et plate vallée, le pays de « l'Ile », débouchera sur le Tigre à Mossoul, en face des ruines de l'ancienne Ninive. De Nissibine à Mossoul, il y a 200 kilomètres ; ce sera la 5e section du Chemin de fer de Bagdad ! A partir de Mossoul, on entre dans la haute Mésopotamie : des collines, de petites chaînes de montagnes. La voie suivra-t-elle la vallée de l'Euphrate ou celle du Tigre ? Les marécages qui bordent la première ont poussé les ingénieurs à l'abandonner et à établir le tracé en utilisant la vallée du Tigre. Mais était-ce par la rive gauche, par Erbil et Kerkout, ou par la rive droite, en desservant Tekrit et Sadijeh que le rail pénètrera dans Bagdad ? Les nombreux torrents qui, après les pluies du printemps et d'automne se précipitent des montagnes du Nord et de l'Est, sont des obstacles qui ne se rencontreront pas sur la rive droite que les missions d'études ont définitivement adoptée. De Mossoul à Bagdad, il y a environ 450 kilomètres dont la ville de Tekrit marque le milieu, séparant ainsi les 6e et 7e sections. Mais, dans la pensée allemande, Bagdad ne doit pas être le point terminus de la ligne. Celle-ci abandonnera la vallée du Tigre pour emprunter celle de l'Euphrate qu'elle coupera à Mousseyib pour toucher ensuite à Ker-

bela et Nedjef, « les grands centres de pélerinages des Chiites », et, descendant tout le long du fleuve par Senava et Zobéir, elle atteindra Bassorah, « la Venise arabe ». De cette ville au Golfe Persique, il n'y aura que quelques kilomètres à construire.

La ligne dont nous venons de faire une description rapide sera la principale artère qui traversera l'Empire ottoman d'Asie. D'elle se détacheront divers embranchements prévus dans les articles 1er et 12 de la Convention de 1903, et ces voies secondaires iront drainer les produits du sol ou du sous-sol dans les régions riches et fertiles, quelque peu éloignées du Bagdadbahn, pour les ramener à la grande voie de communication qui les écoulera à l'étranger ; ces embranchements iront donner naissance à une activité nouvelle dans les centres importants de l'intérieur.

C'est d'abord la ligne d'Hamidié à Castabol, petit port sur le Golfe d'Alexandrette, destinée à permettre le transport des matériaux nécessaires à la construction des 3e et 4e sections et à rendre ainsi plus facile le franchissement du Taurus en l'attaquant au Nord et au Sud. Avant de pénétrer dans le massif montagneux du Ghiaour Dagd, le tracé profite de la vallée du Djihoun pour lancer un embranchement vers Marach, « centre cotonnier très prospère » ; de Kilis, partira une ligne pour rejoindre Aïn-tab, « ville de 50.000 habitants, au milieu de terres à blés et d'oli-

viers » (1), comme de Tel-Habesch s'en détachera une autre atteignant Alep. Quant à Biredjick, que ce tracé laisse à 20 kilomètres au Nord, l'article 12 de la Convention prévoit également son raccordement à la ligne principale. Ourfa, l'ancienne Edesse, et Mardine, célèbre lieu de pélerinages des tribus kurdes et chrétiennes, communiqueront avec le Bagdadbahn par deux embranchements partant d'Hauran et de Nissibine.

De Mossoul à Erbil, de Sadidjé, vers le sud jusqu'à Hitt, vers le Nord jusqu'à Khanikin avec une déviation sur Salahié et Tuz-Kharmati, les Allemands se proposent de construire des voies ferrées. Enfin, le dernier embranchement prévu est celui qui, partant de Bassorah, doit aboutir au Golfe Persique, à un point qui n'est pas encore déterminé.

C'est donc un réseau de plus de 3.000 kilomètres dont la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad va entreprendre la construction. Pour mener à bien cette œuvre, elle aura à vaincre d'énormes difficultés naturelles. La voie devra franchir des montagnes, traverser de vastes marécages ; après avoir percé des tunnels, les ingénieurs devront élever de solides remblais et, pour atteindre le but, il faudra accomplir un gigantesque travail. Ces difficultés, quoi qu'en dise von Pressel, on n'aurait pu les éviter ni dans le tracé

(1) *Bulletin Asie Française*, n° 1, avril 1901. Article cité.

Boli-Sivas-Diarbékir, ni dans le projet Angora-Sivas-Diarbékir. Au nord et au centre, comme au sud, il fallait toujours escalader le Taurus ; la voie devait courir à travers les marécages du Pays des Fleuves.

Ces obstacles auraient disparu si les Allemands, adoptant les projets anglais, avaient choisi comme tête de ligne un port du Golfe d'Alexandrette ou de la côte de Syrie. Mais nous savons qu'un tracé du Chemin de fer de Bagdad, qui aurait pour point de départ Suédieh ou Tripoli, porterait préjudice à la capitale de l'Empire ottoman, et par suite le Sultan refuserait de sanctionner une pareille concession, refus qu'il avait déjà opposé à Chesney et aux sociétés anglaises qui suivirent. Comme le déclare le Major von der Goltz : « Il importe que la tête de ligne soit vis-à-vis de Constantinople. Au point de vue de l'exportation maritime, le débouché vers Smyrne ou la Syrie serait évidemment préférable. Les motifs de politique intérieure (nous les avons exposés au cours de notre 2e chapitre), ont décidé en faveur d'Haïdar-Pacha. D'ailleurs, les intérêts commerciaux militent en quelque sorte pour cette solution ; la Babylonie et la Mésopotamie, les pays fertiles au sud du Taurus, seront reliés par le chemin de fer le plus court au réseau ferré européen. » (1)

Le petit Transasiatique aurait donc son point

(1) *Revue de Géographie*, mai 1902. « Les intérêts de l'Allemagne dans l'empire ottoman », sous la signature de M. André Brisse, p. 398.

de naissance à Haïdar-Pacha, c'est-à-dire dans un port allemand, Guillaume II en ayant obtenu lui-même la concession lors de son voyage de 1898.

La question de la station de tête de ligne ne soulevait donc aucune difficulté. Cette station serait la même que celle du réseau d'Anatolie, et les puissances étrangères n'auraient aucune objection à faire valoir. Mais en ce qui concerne le terminus du Bagdadbahn, le choix était plus délicat. Fallait-il s'arrêter à Bassorah, sur le Chatt-el-Arab, ou bien, au contraire, un prolongement devait-il descendre jusqu'au Golfe Persique ? En octobre 1901, le docteur Paul Rohrbach estimait que le futur Chemin de fer de Bagdad ne devait pas dépasser Bassorah : « L'Allemagne a tout avantage à attirer vers les ports de la Méditerranée le futur trafic commercial de Mésopotamie, du Tigre et de l'Euphrate. Si le Chemin de fer débouche dans le Golfe Persique, la majeure partie du commerce prendra le chemin d'Aden et de Suez. » (1) M. Bérard est d'avis, lui aussi, que les Allemands ne doivent pas pour l'instant prolonger leur ligne jusqu'à la mer. « Tant que les marchandises presque seules ou les passagers indigènes useront de cette voie, il est bien certain que Bassorah est le terminus utile et suffisant. Bassorah, sur le Chatt-el-Arab, à 60 kilomètres en aval du confluent de Korna, à 100 kilomètres de la mer, et à la même distance de la côte que Hambourg sur

(1) *Revue Asien*, octobre 1901.

l'Elbe, Anvers sur l'Escaut, Bordeaux sur la Gironde. » (1) E. M. Victor Bérard s'efforce de démontrer qu'il suffirait de quelques travaux peu coûteux pour rendre le Chatt-el-Arab navigable et permettre aux gros navires d'arriver jusqu'au terminus du Bagdadbahn.

Mais ni le Dr Rohrbach, ni M. Bérard ne traduisent exactement la pensée allemande. Le Transmésopotamien ne serait pas terminé, l'œuvre ne serait pas complète aux yeux des Allemands, si le rail ne devait pas toucher les rivages du Golfe Persique. Au sud comme au Nord, le Bagdadbahn ne doit s'arrêter qu'à la mer. Et la Société Impériale d'accord avec le gouvernement ottoman avait désigné par avance le petit port de Koweit comme terminus. A 140 kilomètres au sud de Bassorah « spacieux et bien abrité d'un accès facile », ce port paraissait être le plus convenable et celui qu'on pourrait le mieux aménager pour servir de débouché au Chemin de fer de Bagdad. Mais en voulant atteindre le Golfe Persique, la ligne de Bagdad, construite par une Société allemande, cessait d'avoir le caractère d'une œuvre exclusivement nationale turque. Elle allait aboutir à une région que depuis de longues années, l'Angleterre considérait comme devant un jour être soumise à son influence. Le gouvernement anglais avait en effet parfaitement compris qu'une nation qui s'installerait à Koweit, pouvait nuire au

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 137.

commerce britannique dans les Indes et y faire une dangeureuse concurrence. Aussi se montra-t-il parfaitement décidé à ne pas tolérer que le port de Koweit serve de terminus au Chemin de fer de Bagdad. En 1900, M. Balfour et Lord Salisbury, d'accord avec le Ministre russe, M. de Witte qui voyait d'un très mauvais œil l'entreprise allemande en Mésopotamie, déclarèrent « qu'il y avait place en Asie pour la Russie et l'Angleterre », ce qui semble signifier, écrit M. René Henry : « Il n'y a pas de place pour le nouveau venu allemand qui arrive par le Chemin de fer de Bagdad ». (1) Et les Anglais profitèrent d'un incident qui se produisit en 1901 pour bien affirmer quelles étaient leurs intentions au sujet de Koweit.

La côte Occidentale Persique, soumise nominativement à l'autorité du sultan, subit en réalité la suzeraineté de divers cheiks indigènes, dont le plus célèbre d'entre eux fut Moubareck. En 1901 une querelle éclata entre ce dernier et l'émir de Nedjed. La Porte intervint pour soutenir l'émir ; l'Angleterre en sous-main fournit des armes et des munitions au cheik Moubareck qui lui était dévoué, et celui-ci résista tant et si bien qu'il réussit à faire reconnaître par le sultan, l'indépendance de Koweit. Mais quelque temps après, Moubareck ayant prétendu que toute la côte du Golfe Persique, depuis Koweit jusqu'aux bouches du Chatt-el-Arab, devait être placée sous sa domination, le gouver-

(1) *République française*, 10 septembre 1905.

nement turc envoya des troupes pour soumettre le cheik. Alors l'Angleterre intervint officiellement, la flotte britannique du Pacifique alla devant Koweit, prête à ouvrir le feu sur les troupes turques si elles voulaient pénétrer dans la ville. Pour la deuxième fois, le sultan dut se résigner à reconnaître la suzeraineté du cheik dans la région de Koweit.

Cet incident suffisait pour démontrer l'importance qu'attachait le gouvernement anglais à l'indépendance d'une région si rapprochée de l'Inde. Puisqu'il n'avait pas voulu que la Turquie conserve sous son autorité une région qui faisait partie intégrante de l'Empire ottoman, il ne permettrait jamais, dut-il en résulter un *casus belli,* à une puissance étrangère de s'installer dans le port de Koweit. Si l'Angleterre avait soutenu Moubareck, ce n'était pas pour le cheik lui-même, c'était pour elle qu'elle avait travaillé, c'était à dessein qu'elle avait fait cette manifestation officielle. Les Allemands sauraient qu'à leur arrivée au Golfe, ils y trouveraient l'Angleterre qui n'était nullement disposée à s'en aller pour leur céder la place.

Aussi l'incident de Koweit causa un grand trouble dans la presse germanique. « Si Koweit tombe aux mains des Anglais, s'écria la *Deutsche Kolonial Zeitung,* nous pouvons enterrer définitivement le chemin de fer de Bagdad et tout ce qui s'y rattache : le port doit être neutre ou allemand ». Mais la colère des journaux d'Outre-Rhin n'émut pas le gouvernement anglais. Le 5 mars 1903 était signée,

par le Sultan, la Convention intervenue en janvier 1902 entre S. E. Zihni-Pacha, ministre des Travaux publics ottomans et le docteur Türk Zander, directeur général de la Société d'Anatolie. Deux mois après, jour pour jour, le 5 mai lord Lansdowne déclarait à la Chambre des Communes que : « Tout établissement d'une base navale dans le Golfe Persique serait une menace directe aux intérêts britanniques ». Au mois de novembre et de décembre suivants, « lord Curzon, le vice-roi des Indes, avec sa flotte de cuirassés et de croiseurs, visitait le Golfe comme un maître ses Etats » et, reprenant les paroles prononcées quelque temps auparavant par le Ministre des Affaires étrangères anglais, affirmait : « La suprématie britannique dans le Golfe Persique est indispensable à la sécurité britannique dans l'Inde. » (1)

Ces deux déclarations, faites au moment où l'Allemagne construisait la section Koniah-Boulgourlou, s'avançant toujours de plus en plus vers Bagdad, établissait d'une façon éclatante que les sentiments de l'Angleterre au sujet de Koweit n'avaient pas changé depuis 1901 et que l'accès du Golfe aux rails allemands ne serait pas aussi facile que le supposait la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad.

Celle-ci, devant les déclarations officielles des hommes d'Etat anglais, abandonnant le port primitivement choisi comme terminus, se rabattit sur

(1) *République française*, 20 août 1904.

Kazima. Petite ville située au fond de la baie de Koweit, Kazima était, d'après le général von der Goltz, « le meilleur port du Golfe Persique ». Mais cette déviation de quelques kilomètres ne devait certainement pas faire tomber l'opposition de l'Angleterre. Kazima, comme Koweit, se trouvait sur le Golfe, en face de l'Inde. Ce port, d'ailleurs, était également placé sous l'autorité du cheik Moubareck, le protégé et l'ami de Londres. L'attitude de l'Angleterre en 1901, les déclarations de Lord Lansdowne et les paroles de lord Curzon n'étaient pas exclusives, ne visaient pas seulement Koweit, mais tout port du Golfe Persique. Ce que l'Angleterre voulait, c'était empêcher l'arrivée de l'Allemagne à la mer. Elle espérait ainsi priver le Chemin de fer de Bagdad d'un débouché vers le sud et diminuer par là-même l'importance de l'entreprise qui un jour ou l'autre pourrait contrebalancer son influence dans cette région de l'Asie turque. Choisir Kazima au lieu de Koweit c'était, comme le fait très justement remarquer M. André Brisse « tomber de Charybde en Scylla (1). »

Les Allemands ne tardèrent pas à le reconnaître, et renonçant provisoirement à pousser le rail jusqu'au Golfe Persique, ils sollicitèrent du gouvernement ottoman l'autorisation de prendre comme terminus du Bagdadbahn la ville de Faô, sur le Chatt-el-Arab à quelques kilomètres de l'embouchure de ce fleuve. Ils espéraient ainsi dissiper

(1) *Revue Géographie*, mai 1902.

la mauvaise humeur anglaise. Plusieurs années s'écouleraient avant que l'on commence la construction de cette dernière section. Lorsque le moment serait venu, l'Allemagne agirait pour le mieux. Si l'Angleterre maintenait son opposition systématique à la descente de la voie ferrée jusqu'au Golfe, si Faô devait être réellement le terminus du Bagdadbahn, il suffirait de quelques travaux dans le Chatt-el-Arab pour permettre aux navires de fort tonnage de remonter le cours du fleuve jusqu'à cette ville ; le Bagdad conserverait toute son importance et serait avec ses 3.000 kilomètres : « la colonne vertébrale à la fois de la Turquie renovée et de la sphère allemande future (1). »

Dans la dernière partie de son tracé, le Chemin de fer de Bagdad mettra donc en jeu des intérêts anglais. Si l'Angleterre laisse le rail allemand atteindre Bagdad et Bassorah, on peut dès maintenant prévoir que des difficultés surgiront entre les deux puissances, lorsqu'il s'agira du terminus de la ligne. Une entente préalable entre Londres et Berlin sera inévitable pour ne pas donner naissance à un grave conflit. Et la voie ferrée ne dépassera pas probablement Bassorah sans que l'Angleterre ait obtenu de sérieuses garanties ou des avantages importants dans l'entreprise...

Cependant dès sa formation, la Société Impériale

---

(1) Alexandre Ulhar. « La Weltpolitik allemande et le Monde Musulman », *La Revue*, 1er juin 1905, p. 312.

du Chemin de fer de Bagdad se mit à l'œuvre ; à la fin de 1902, elle commença la construction du tronçon Koniah-Eregli qui fut inauguré deux ans après, le 25 octobre 1904. Le représentant du sultan, Turkan-Pacha, prononça lors de cette inauguration un discours très enthousiaste. « Cette ligne, s'écriait-il, traversera de vastes vilayets dont le sol est des plus fertiles, réunira deux mers et étendra, comme un arbre robuste, ses ramifications dans toutes les directions. Les régions situées sur son parcours verront leur commerce et leur prospérité ainsi que le bonheur et le bien-être des populations s'accroître et se développer. De nouveaux centres de civilisation et de richesses surgiront et de tous côtés on verra se créer des localités prospères. »

Section II

LES INTÉRÊTS TURCS ET ALLEMANDS DANS LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

Dans le Chemin de fer de Bagdad, en effet, les Turcs ont placé de grandes espérances que la diplomatie allemande avait su faire naître en eux ! Les paroles de Turckan-Pacha montrent bien avec quelle allégresse ils saluaient l'œuvre nouvelle et combien l'Allemagne avait réussi à leur persuader que ce serait eux-mêmes qui tireraient les premiers profits de cette gigantesque entreprise ! Oui, la Turquie avait un intérêt primordial à ce que le projet allemand aboutisse. Intérêt au triple point de vue politique, militaire et économique.

Au point de vue politique, le lieutenant-colonel Rogalla von Bieberstein, écrivain militaire allemand très connu, déclare que le Bagdadbahn aura pour but « de rendre moins débile le vieil organisme turc », et permettra au sultan de raffermir son autorité (1). Faute de moyens de communications la suzeraineté du sultan dans les provinces éloignées de la Turquie d'Asie n'existe que de nom. En Syrie, en Mésopotamie, on rencontre des tribus bédouines ou kurdes, qui sont réellement indépendantes, tribus indisciplinées et pillardes, ne vivant que de rapine et de vol. Le Chemin de fer de Bagdad rendra plus effective l'autorité du sultan. « Il rapproche et rattache les membres disjoints de ce grand corps endormi et inorganisé; en reliant les provinces du sud-est au centre de l'Empire il restitue à celui-ci un équilibre et des moyens d'actions qui lui échappaient, il donne à celles-là des chances d'amélioration administrative et politique, et, si l'on peut dire, d'innervation civilisatrice » (2). Les fonctionnaires turcs envoyés dans ces provinces d'Asie seront alors de véritables agents d'administration et de gouvernement, et non plus des sujets ottomans quelconques tremblant devant les Chefs de ces tribus rebelles et obligés d'acquitter envers eux présents et redevances lorsqu'ils y sont soumis ! Le railway de Bagdad

(1) *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902.

(2) M. de Peyerimhoff « Le Chemin de fer de Bagdad ». *Bulletin Comité Asie française*, avril 1901.

en traversant ces pays encore vierges de toute voie ferrée y introduira la civilisation, rejetant dans les montagnes ou le désert, derniers retranchements, Bédouins et Kurdes.

Cette renaissance administrative et politique de la Turquie d'Asie aura pour corollaire évident la prospérité économique. C'est du moins ce qu'espèrent les Turcs, et c'est aussi l'avis du colonel de Bieberstein (1). Dans l'étude économique du Chemin de fer de Bagdad, nous verrons jusqu'à quel degré ces espérances sont fondées ! Mais d'ores et déjà nous pouvons dire qu'il rendra plus prospère la Turquie d'Asie, il accroîtra le bien-être des populations et c'est avec raison que von Pressel en déduit que, grâce à lui, le sultan trouvera dans cette partie de son empire des ressources nouvelles. (2)

Mais le plus grand mérite de la ligne Bosphore-Golfe Persique aux yeux des Turcs, c'est de relever la puissance militaire de la Turquie. Trois Corps d'Armée ottomans ont leur quartier général en Turquie d'Asie. Le IVe Corps à Erzindjan, le Ve à Damas, et le VIe à Bagdad. Le Corps d'armée d'Erzindjan est dispersé dans de nombreuses villes du Nord de l'Anatolie, sans aucune voie de communication entre elles et ce sont les seules troupes que l'on pourrait opposer immédiatement à une attaque des Russes par le Cau-

(1) *Revue du Cercle militaire*, 22 mars 1902.

(2) Von Pressel. *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie*, p. 21.

case. Les Turcs se souviennent très bien que lors de la guerre de 1877, les Corps d'Armée de Damas et de Bagdad ne purent arriver à temps pour renforcer le IV[e] Corps. « Le Chemin de fer de Bagdad fera l'unité stratégique de l'Empire ottoman et lui permettra de transporter rapidement, soit en Europe, soit sur la frontière russe d'Asie, ses Corps d'Armée d'Erzéroum, de Damas et de Bagdad (1) ». Cette opinion qu'émettait M. Deschanel à la Tribune de la Chambre des Députés, le 18 novembre 1903, le colonel Rogalla von Bieberstein l'avait exprimée avant lui : « Comme de nombreuses lignes secondaires, avait-il ajouté, doivent se détacher de la principale de Bagdad, la concentration des troupes turques sera rendue notablement plus facile et le poids de la guerre qui jusqu'à présent pesait particulièrement sur les provinces de la Mer Noire et de la Méditerranée et les dépeuplait pourra, comme von der Goltz le déclare, être réparti à l'avenir d'une façon égale (2). » Et la Turquie pourra promptement mobiliser ses meilleures troupes ; le VI[e] Corps d'Armée est pour ainsi dire continuellement sous les armes, ayant à chaque instant à donner la chasse aux Bédouins du désert ou aux Kurdes des montagnes qui s'approchent des régions cultivées et fertiles pour les piller et les dévaster. Ces troupes sont aguerries et entraînées comme le sont aussi les 64 bataillons de rédifs, cé-

(1) *Journal Officiel*, 19 novembre 1903.
(2) *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902, p. 358.

lèbres par leur courage et leur irrésistible ardeur, formant la réserve du IVe Corps et qui ne peuvent arriver à son secours qu'au bout de six semaines ! Le Bagdadbahn fortifiera donc les Turcs en face des Russes ! Ce n'est pas là un mince avantage et on comprend fort bien que le Gouvernement ottoman y ait attaché une grande importance. Il voyait surtout dans la ligne de Bagdad une voie ferrée stratégique. Et ceci nous explique l'article 26 de la Convention de 1903 : « Le gouvernement pourra faire élever à ses frais des retranchements et travaux de défense sur les points de la ligne principale et des embranchements où il le jugera nécessaire. » En cas de guerre avec la Russie, il était en effet évident que cette puissance s'efforcerait de s'emparer tout d'abord, afin de les détruire, des lignes permettant une rapide concentration des armées turques. L'intérêt militaire que la Turquie attachait au futur réseau de Chemin de fer, a également inspiré l'article 45 imposé à la Société Impériale : « Le gouvernement demande qu'il soit créé sur certains points désignés par lui des stations militaires ; la société s'engage à exécuter, à ses propres frais, pour ces installations, des travaux dont le prix pourra s'élever jusqu'à 4 millions de francs. »

De cet accroissement nouveau de la puissance militaire de l'Empire ottoman, l'Allemagne elle-même espère tirer profit. Et ceci nous amène à examiner les Intérêts allemands dans le Chemin de fer de Bagdad !

« L'Allemagne est un empire jeune et en train de grandir, et il a un commerce mondial qui s'étend rapidement, un commerce auquel l'ambition légitime des Allemands patriotes se refuse à assigner aucune borne... Elle a la tête dressée vers l'avenir, son horizon s'étend fort loin ». Ces importantes déclarations faites par Guillaume II à un correspondant du *Daily Télégraph* (1) montrent bien que ce qui préoccupe surtout l'Empire allemand, c'est la question économique. Pour que son essor industriel et commercial continue à s'accroître, pour que la prospérité de l'Allemagne se maintienne et se développe, il est indispensable que de nouveaux débouchés soient ouverts. Ces préoccupations existaient dans l'esprit du gouvernement impérial depuis de longues années, depuis que les victoires successives de l'Allemagne ont donné à ce pays un regain d'activité et de puissance économique. Mais ce qui manque à cet Empire, ce sont des colonies où il pourrait expédier les produits de ses usines et de ses manufactures. Ni le Cameroum, ni le Mozambique ne sauraient suffire à l'écoulement des produits de la Métropole, pas plus d'ailleurs qu'ils ne pourraient se comparer aux immenses territoires d'Afrique ou d'Asie placés sous la domination anglaise ou française. Les vieilles puissances coloniales, France et Angleterre, se sont emparées des pays les plus riches et les mieux situés et y trouvent une porte ouverte à leur activité in-

(1) *Le Petit Méridional*, 29 octobre 1908.

dustrielle. Cette porte ouverte, ce débouché, où l'Allemagne pouvait-elle le chercher ? Le grand protectionniste, Frédéric List, et le fondateur de l'Ecole historique, Guillaume Roscher, avaient toujours préconisé la Mésopotamie, terre célèbre dans l'antiquité par son extraordinaire fertilité, comme champ de colonisation allemande. Et lorsque l'Allemagne devint la protectrice et l'amie du sultan, elle avait jeté son dévolu sur cette région que lui avaient recommandée ses plus grands économistes ! La Turquie d'Asie, la Mésopotamie, seraient le champ nouveau de l'expansion allemande et le Drang nach Osten, franchissant les Balkans et le Bosphore, pénètrerait dans l'Asie Mineure, traverserait le Taurus et, descendant par les vallées du Tigre et de l'Euphrate, arriverait triomphant sur les rivages du Golfe.

Le Chemin de fer de Bagdad serait l'artère essentielle, la grande voie par laquelle s'écoulerait la poussée allemande. Et dès lors nous apercevons tout l'intérêt économique que l'Empire du Kaiser attache à cette entreprise. « Le but que l'Allemagne poursuit par le Chemin de fer de Bagdad, écrit le Dr P. Rohrback, n'est absolument rien autre que l'extension et le renforcement de ses relations économiques avec l'Empire Turc. » Et le major Schlagintweit ajoute de son côté : « Ce territoire doit être un débouché pour la production allemande. » Dans une interview donnée par le prince de Bülow à un correspondant de la *Novoïe Vremia,* le Chancelier de l'Empire est aussi caté-

gorique. Parlant du Bagdadbahn : « Nous ne voulons, dit-il, que procurer des marchés et du travail à notre industrie (1) ». L'Allemagne a obtenu la concession de la ligne de Bagdad. Pour construire ces milliers de kilomètres de voies ferrées, que de matériaux seront nécessaires ! Les rails, les ponts métalliques, l'armature des gares, les accessoires de toute espèce proviendront des usines métallurgiques et des fonderies allemandes, comme y seront achetés aussi les wagons et les locomotives. La voie une fois construite, il faudra toujours l'entretenir, des embranchements seront établis ; et l'industrie d'Outre-Rhin aura ainsi un débouché certain et combien important ! Et si, comme on l'espère, le Bagdad apporte à l'Asie Mineure une vie nouvelle, fait surgir sur le sol asiatique des industries florissantes et permet d'exploiter ses richesses nombreuses et variées, cette région sera pour l'Allemagne « un exutoire au trop plein de sa population (2) ». Déjà, dans cette seule entreprise, elle occupera bon nombre d'ingénieurs et ses fonctionnaires y trouveront des places largement rétribuées. Par l'article 21 de la Convention, la Société Impériale ne s'est-elle pas, en effet, réservé le droit de choisir en dehors des sujets ottomans « le personnel de la direction, de la comptabilité

(1) *L'Éclair* du 18 mars 1908.

(2) Paul Imbert. Le Chemin de fer de Bagdad. *Revue des Deux-Mondes*, 1er mars 1907.

et des services techniques », expressions, nous l'avons démontré, particulièrement élastiques.

Le débouché trouvé, le Drang prolongé, voilà quelles seront pour l'Allemagne les conséquences économiques du Chemin de fer de Bagdad ! « C'est naturellement la Turquie qui doit bénéficier en premier lieu de la ligne de Bagdad, écrit le lieutenant-colonel Hildebrandt, mais les profits que l'industrie et le commerce tireront de cette voie administrée par les Allemands seront absolument énormes (1). »

A côté de ce but économique, les Allemands assignent au Bagdadbahn un but politique. Prétendre le contraire, serait, d'après le colonel Rogalla von Bieberstein « une assertion inexacte » (2). Si on parvenait à fortifier la Turquie, on créerait par là-même un ennemi redoutable sur la frontière sud de l'Empire du tzar. Il est évident que l'Allemagne a tout intérêt à ce que « le colosse russe ne s'enfle pas davantage ». D'abord pour qu'il ne puisse pas contrarier ses projets en Asie Mineure, et pour que la Double-Alliance ne devienne pas encore plus puissante. Le Turc fortifié serait peut-être en cas de conflit international un auxiliaire de l'Allemagne : « Avec son armée devenue transportable sur un point quelconque des frontières, il pourrait ou bien frapper de grands coups dans

---

(1) *Internationale Revue über die gesammten Armées und floten*, mars 1892.

(2) *Revue du Cercle militaire*, 22 mars 1902.

une guerre européenne ou bien entamer la frontière asiatique russe, ou bien dans quelque guerre gigantesque de l'éléphant allemand contre la baleine anglaise servir de formidable avant-garde à une armée allemande qui reprendrait à son compte les idées de Napoléon et irait par les voies ferrées attaquer la puissance britannique dans l'Egypte et l'Inde » (1). Nous ne croyons pas cependant que l'Allemagne envisage une descente possible dans l'Empire anglais d'Asie, nous ne pensons pas qu'en construisant le Chemin de fer de Bagdad, elle entrevoit l'éventualité d'une expédition militaire dans l'Inde ou en Egypte ; mais il n'en reste pas moins vrai que, pour elle, cette entreprise présente un intérêt stratégique : ce sera peut-être un moyen pour le Turc de résister aux prétentions de l'Angleterre en ce qui concerne la région du Golfe Persique, et de s'opposer avec succès à son établissement définitif dans le sud de la Mésopotamie. L'Allemagne veut faire revenir à la santé « l'Homme malade », lui donner des forces nouvelles afin qu'il arrête l'expansion russe vers le Bosphore et la Méditerranée, au cas où le Gouvernement du tzar voudrait tenter une seconde fois le coup de 1877. Et ce ne serait pas non plus un résultat à dédaigner que celui qui obligerait, en cas de conflit international, la Russie à accroître ses troupes échelonnées sur les frontières de Turquie et du

(1) René Henry. *Des Monts Bohêmes au Golfe Persique*, p. 509.

Caucase pour éviter toute surprise possible de la part d'un adversaire devenu une puissance militaire redoutable. Conséquence indirecte : le Turc fortifié, ce serait pour l'Allemagne plus de sécurité sur sa frontière de l'Est.

En construisant le Chemin de fer de Bagdad, les Allemands se proposent donc d'atteindre à la fois et l'Angleterre et la Russie. Si le Sultan empêche les empiètements anglais, s'il barre aux Russes la route de la Méditerranée, le Drang allemand aura libre jeu dans l'Asie Mineure. « Pour une Turquie faible, pas un pfennig, mais pour une Turquie forte, donnons tout l'argent qu'il faudra », écrivait le Dr Rohrbach (1). Et il avait raison : si réellement le soldat turc doit être l'auxiliaire du colon et du commerçant allemand, son gardien et son protecteur, cela vaut bien la peine de consentir quelques sacrifices pécuniaires.

De l'exposé que nous venons de faire des intérêts allemands dans le Chemin de fer de Bagdad, il résulte que l'œuvre exécutée par la Société Impériale est une œuvre économique sans doute, mais ayant un caractère politique nettement déterminé. Les écrivains, les hommes d'Etat allemands se sont néanmoins, en général, défendus de visée politique dans la construction du Bagdadbahn. Ils avouent hautement son caractère économique, mais nient avec persistance tout intérêt politique de l'œuvre, en ce qui concerne l'Al-

(1) *Die Bagdadbahn*, p. 16.

lemagne. Il y a 2 ou 3 ans M. de Schœn, ministres des affaires étrangères, répondant à une question que lui avait posée à la Commission du budget du Reichstag, M. Erzberger, député du Centre, au sujet du Chemin de fer de Bagdad, déclarait encore : « Nous n'avons aucune intention politique en construisant ce chemin de fer. Nous ne voulons que rendre au commerce et à l'industrie un vieux pays qui eut autrefois une civilisation avancée » (1). Ce serait, de la part du gouvernement allemand, une maladresse grosse de conséquences, risquant même de compromettre le succès final de l'entreprise s'il proclamait ou simplement reconnaissait le but politique du Bagdadbahn. Nous verrons en effet que l'Allemagne est incapable de mener cette œuvre à bonne fin avec ses seules ressources. L'argent lui manque ; elle devra faire appel aux pays à même de lui en prêter, c'est-à-dire à la France et à l'Angleterre. Or, les Anglais consentiraient-ils à participer à une entreprise que l'Allemagne déclarerait dirigée contre eux, et comment le gouvernement français autoriserait-il l'exode des capitaux devant aider à la construction d'une voie ferrée qui officiellement constituerait une arme mise dans les mains de la Turquie pour lutter contre la Russie, notre amie et alliée ?

Et d'un autre côté, si les sphères gouvernementales de Berlin, si les écrivains officieux manifes-

(1) *Le Matin*, 12 février 1908.

taient publiquement le désir de se servir au besoin de cette voie de communication à travers la Turquie d'Asie pour créer une route allemande vers les Indes et l'Extrême-Orient, permettant ainsi de ravitailler la flotte du Pacifique, dans un conflit international, en cas de blocus du Canal de Suez, il est certain que l'Angleterre opposerait son veto à la pénétration germanique dans la Mésopotamie.

Mais, quoique caché pour ne pas éveiller l'attention des autres puissances, ou froisser leur susceptibilité, le but politique du Bagdadbahn existe bien en réalité : « Le Chemin de fer de Bagdad avec tous les problèmes qu'il soulève est, en effet, le type parfait des chemins de fer politiques. L'Allemagne a espéré jeter par cette ligne de Bagdad une sorte de pont, à arches très nombreuses, des rives du Bosphore au Golfe Persique » (1).

Section III

Le caractère nettement allemand de l'entreprise

Si le but politique reste inavoué, les Allemands entendent bien conserver à l'entreprise son caractère exclusivement germanique. C'est la Deutsche bank, par conséquent l'Allemagne, qui a obtenu du sultan la concession de Bagdad : c'est elle seule

(1) Les Chemins de fer allant aux Indes à travers la Perse et la Turquie d'Asie. *Le Tour du Monde*, n° 10 de 1911, p. 77.

qui doit construire et exploiter cette voie ferrée, qui deviendra ainsi une véritable ligne allemande.

Cette opinion nous la trouvons à travers toute la presse d'Outre-Rhin et dans les ouvrages des auteurs qui se sont occupés de la question du Bagdad. « C'est à bon droit, écrivait le docteur Hasse, que nous pouvons désigner sous ce titre : *die deutsche Bagdadbahn,* la concession qui nous a été octroyée récemment par le sultan, bien qu'un groupe de financiers français doive y participer pour 40 0/0. La Deutsche bank est à la tête de l'affaire... L'idée de ce chemin de fer a été conçue par l'intelligence allemande ; des Allemands ont fait les études préliminaires ; des Allemands ont écarté tous les obstacles qui en empêchaient l'exécution. Notre industrie doit seule en profiter (1).»

Dans le livre si documenté, *die Deutsche Bagdadbahn,* qu'il fit paraître en 1900, l'ingénieur Schneïder disait lui aussi : « L'entreprise est et doit rester une œuvre allemande, réalisée avec un matériel et un personnel allemands. ...La locomotive allemande sera l'éducatrice la plus efficace de l'Orient : en entendant ses grondements l'Arabe ne dira plus : « *Alla Francia,* mais : *Min Alemania* ». Et le docteur Türck Zander venait à peine de conclure la convention avec Zihni Pacha, que le Dr Paul Rohrback faisait paraître le 30 janvier 1902, dans le journal *Die Zeit* un article dans lequel il déclarait : « Maintenant il

(1) *Alldeutsche Blätter*, 17 novembre 1899.

ne peut subsister aucun doute. La Société du Chemin de fer d'Anatolie qui est aux mains de la Banque allemande de Berlin aura la direction technique et financière de l'entreprise. On peut donc dire que le Chemin de fer de Bagdad est, en fait, une entreprise allemande comme on s'est efforcé de l'obtenir de notre côté et comme aussi nos adversaires ont essayé à Constantinople de l'empêcher avec tant de jalousie et de ténacité ». Le lieutenant-colonel Hildebrandt complétait cette pensée le mois d'après en disant lui aussi : « La concession a été obtenue grâce à la politique du Gouvernement allemand... La construction de la ligne se trouve donc en mains allemandes ». Et ce chant de victoire est à nouveau entonné au Congrès colonial de 1902, et nous en trouvons un écho, tout récemment encore, dans la réponse de M. de Schœn au député Erzberger. « Le Chemin de fer de Bagdad, affirmait le Ministre des affaires étrangères, est une entreprise turque qui, par la concession que nous en a faite le sultan, porte le caractère allemand... Quelle que soit la proportion de la participation des capitaux étrangers à l'entreprise, son caractère allemand sera cependant conservé » (1). Quelques jours plus tard, M. de Bülow déclarait qu'il espérait bien que le Bagdadbahn profiterait à tout le monde, mais il avait soin d'ajouter : « Les capitaux allemands occupent la première place dans la Société du Chemin de fer de Bagdad... dans son esprit l'affaire

(1) *Le Matin*, 12 février 1908.

est allemande... des Allemands la dirigent... et il est très compréhensible qu'elle conserve l'épithète allemande puisque les capitaux étrangers doivent en rester éloignés » (1). Esprit allemand, direction allemande, épithète allemande, si le Chemin de fer de Bagdad doit conserver tout cela, nous ne comprenons plus le prince de Bülow lorsque, quelques lignes plus loin il ajoute « que l'entreprise garde un caractère international ». Cette internationalité où la puisera-t-elle, puisque ce ne sera ni dans son esprit, ni dans sa direction, ni même dans son épithète ? Et nous ne saurions trop avoir confiance dans la promesse du chancelier de laisser à la ligne de Bagdad « ce caractère international dont tout le monde doit tirer profit ». La partie du Bagdadbahn construite entre Constantinople et Eregli fonctionne d'ailleurs selon le mode allemand le plus pur : dans l'organisation comme dans le service, dans la tenue des agents comme dans la discipline, on sent l'influence germanique, et il n'y a pas jusqu'aux gardes-barrières eux-mêmes qui, comme en Allemagne, ne saluent les trains militairement (2).

Les quelques citations qui précèdent suffisent à prouver quel est dans la pensée des écrivains et des hommes d'Etat allemands, le caractère que doit revêtir le Bagdad. Cependant, chez nous, en France, certains auteurs, et notamment M. A. Bris-

(1) *L'Éclair*, 18 mars 1908.
(2) Voir *Revue*, 1er juin 1905, p. 312.

se, se refusent à prendre au sérieux « ces rodomontades ». Ils ne se montrent nullement alarmés des prétentions allemandes, la question étant aujourd'hui moins simple que ne le supposent les chauvins germains (1). Ce ne sont que fanfaronnades auxquelles il ne faut pas s'arrêter et ils sont persuadés que l'entreprise de Bagdad perdra d'elle-même ce caractère germanique que ses bénéficiaires actuels voudraient lui conserver. C'est aussi l'opinion partagée par « *La Liberté* ». « Pour ce Chemin de fer de Bagdad, insère-t-elle, on se méprend étrangement quand on en parle comme devant devenir une entreprise exclusivement allemande et devant servir uniquement l'influence allemande. C'est en effet précisément le contraire qui est la vérité » (2). Mais ces quelques exceptions mises à part, l'immense majorité des écrivains français sont d'un avis différent. « Le caractère allemand du Chemin de fer de Bagdad, et j'y insiste encore, écrit M. Chéradame, est assuré d'une façon inébranlable..... Le nouveau railway n'est en somme que le simple prolongement des Chemins de fer déjà allemands du réseau d'Anatolie » (3). De son côté M. Henri Lammens publie dans *Les Etudes* un long article sur le Chemin de fer de Bagdad. Il y fait montre d'un excessif optimisme en ce qui concerne la France, mais cependant il reconnaît que

(1) *Revue géographie*, mai 1902

(2) *La Liberté*, 6 août 1902.

(3) André Chéradame. *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 210.

« l'entreprise demeure principalement allemande » (1). Cette opinion fut exprimée publiquement du haut de la tribune de la Chambre des Députés par M. Firmin Faure, à la séance du 24 mars 1902. Au cours d'une intervention, sur laquelle d'ailleurs nous serons amenés à revenir, l'honorable député de Paris affirmait : « L'œuvre restera essentiellement allemande et ne servira que les intérêts allemands » (2).

A l'étranger, pas plus qu'en France, on ne se méprend sur le caractère véritable de l'entreprise, et dans sa réponse à M. Balfour, sir Edward Grey ne cachait pas « qu'il était entendu que le Chemin de fer de Bagdad était une entreprise allemande en territoire ottoman » (3).

Mais une question se pose : Nous avons vu que le projet allemand : relier par une voie ferrée le Bosphore au Golfe Persique, soulevait dans la dernière partie de son exécution des intérêts internationaux. Et dès lors, il est permis de se demander, non sans un certain scepticisme, si la Société Impériale pourra atteindre son but en restant une société exclusivement allemande, voulant placer son œuvre sous la protection et l'hégémonie de l'aigle noir ? Ne devra-t-elle pas, au contraire, se modifier elle-même en admettant la présence d'éléments étrangers, surtout si elle est obligée, comme

(1) *Études*, 5 juin 1902.
(2) *Journal officiel*, 25 mars 1902.
(3) *Journal des Débats*, 10 mars 1911.

cela est à peu près certain, de faire appel aux capitaux français, anglais ou russes pour lui apporter les ressources qui lui font défaut et sont indispensables à la continuation de l'entreprise. Question politique, question pécuniaire, le Chemin de fer de Bagdad ne semble pas devoir garder jusqu'au bout et dans l'avenir le caractère nettement allemand que lui assignaient au début ses plus fervents partisans d'Outre-Rhin. Nous autres, nous pensons que l'Allemagne aura toujours une place prépondérante dans cette voie ferrée dont, la première, elle a obtenu la concession ; mais son influence ne saurait y être exclusive : il faudra faire la part dans la direction et dans les bénéfices, des puissances rivales au point de vue politique pour vaincre leur opposition, et des nations capitalistes afin qu'elles délient les cordons de leur bourse lorsqu'on aura besoin d'argent pour construire la ligne.

Une œuvre grandiose comme le Chemin de fer de Bagdad, ne s'exécute pas sans entraîner des dépenses énormes, surtout lorsqu'il s'agit de triompher d'obstacles particulièrement rudes que la nature a placés dans la Turquie d'Asie. Pour construire le Bagdadbahn, les Allemands se heurteront à de sérieuses difficultés dont nous nous rendrons un compte exact en étudiant le point de vue technique de l'entreprise.

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE TECHNIQUE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD

CHAPITRE PREMIER

LE POINT DE VUE TECHNIQUE

Section I. — *Les difficultés de l'entreprise.* — I. Difficultés relatives au terrain : *a*) la traversée du Taurus et de l'Amamus ; *b*) la traversée du pays des Fleuves. — II. Difficultés relatives à la construction proprement dite : *a*) les matériaux ; *b*) les ouvriers.

Section II. — *L'écartement de la voie.* — I. Voie unique ou voie double ? — II. Du grand ou du petit écartement ? — Avantages de la voie étroite. — III. Appréciation générale sur la voie étroite. — IV. Inconvénients de la voie étroite. — V. Pour quels motifs les allemands ont-ils adopté le grand écartement ?

Section III. — *La vitesse.* — I. La vitesse prévue. — III. La vitesse probable sur le Bagdad.

Un coup d'œil rapide sur la carte de l'Empire ottoman d'Asie nous permet d'établir deux grandes divisions au point de vue du relief :

1° Une région montagneuse au Nord, l'Anatolie et l'Arménie, formant ensemble la presqu'île d'Asie Mineure baignée par la Mer Noire, le Bosphore, la Mer de Marmara, la Mer Egée et la Méditerranée ;

2° Une région de dépression au sud, vaste plaine désertique et sablonneuse à l'ouest, marécageuse dans les vallées de l'Euphrate et du Tigre. Elle s'étend de Damas, au pied des derniers contreforts du Liban jusqu'à la frontière de Perse. La Syrie, la Palestine et la Mésopotamie en constituent les différentes parties.

Le Chemin de fer de Bagdad, selon le tracé définitivement adopté, doit traverser la première de ces régions presque dans son entier : du Nord au Sud, d'Haïdar-Pacha à Adana. Dans ce pays accidenté, l'établissement de la ligne se heurtera à de sérieuses difficultés et le côté technique de l'entreprise mérite une étude spéciale. Comment les Allemands vont-ils s'y prendre pour triompher des obstacles que la nature a dressés devant leurs pas ? Leur sera-t-il possible de donner à la voie l'écartement normal ou devront-ils, au contraire, se contenter d'une voie étroite ? Quelle vitesse enfin pourront atteindre les trains circulant sur la ligne de Bagdad ? Telles sont les questions qui se posent et auxquelles nous allons essayer de répondre.

Section Première

Les difficultés de l'entreprise

Deux séries de difficultés :

Les unes sont relatives au terrain.

Les autres concernent la construction proprement dite de la ligne, c'est-à-dire les ouvriers et les matériaux.

Occupons-nous tout d'abord des premières. Elles apparaissent lorsque le rail vient se heurter au massif du Taurus. La partie déjà exploitée du Chemin de fer de Bagdad, d'Haïdar-Pacha à Erégli et Boulgourlou ne présentait que peu de difficultés techniques. Sans doute, le point de départ de la ligne, Haïdar-Pacha sur le Bosphore, est à la côte zéro et le rail pour atteindre Koniah à une altitude de 1150 m. devait gravir les pentes du plateau anatolien. Mais étant donnée la distance entre ces deux villes, 756 kilom., c'est progressivement, en rampes douces, sans travaux d'art que la voie s'est élevée. Koniah est sur le plateau et jusqu'à Boulgourlou, point terminus de la première section du Bagdadbahn, il y a 200 kilom. Mais l'attitude est la même ; la voie court facilement à travers le plateau : elle redescend à Eregli à 1050 m. d'altitude et remonte à nouveau à 1150 pour parvenir à Boulgourlou. C'est pourquoi deux années suffirent à l'ingénieur Mackensen de la Société Impériale pour construire cette section (1902-1904). Mais pour atteindre Adana, distant à vol d'oiseau de 100 kilom. seulement, il faudra franchir le Taurus « impraticable aux corneilles », « inaccessible aux chiens », « comme disent les pélerins qui descendent de Constantinople à La Mecque » (1). Après Boulgourlou, pour se hausser jusqu'au col d'Olou-

(1) *Revue bleue*. Le Chemin de fer de Bagdad, article de M. Dubief, 18 mai 1907, p. 623.

kichla, le rail devra monter à 1.400 m. et brusquement redescendre sur la plaine d'Adana, 20 m. à peine au-dessus du niveau de la mer. La chute aurait été peut-être moins rapide dans le tracé du Nord, mais on aurait eu à lutter également contre de sérieux obstacles, la voie s'élevant à 1.300 m. à Sivas, retombant à 1.000 dans le Haut-Euphrate pour remonter à 1.500 dans la région de Karpout et n'être plus qu'à 600 à Diarbékir.

Les Allemands ne cherchent pas à se dissimuler les difficultés avec lesquelles ils vont se trouver en présence. « Dans la traversée de ces montagnes impraticables et couvertes de bois, écrit le lieutenant-colonel Hildebrandt, les techniciens auront à accomplir une tâche très difficile lors de l'établissement de la voie surtout pendant la descente des pentes raides orientées vers l'Est et le Sud » (1). Mais avec cette ténacité et cette confiance en eux-mêmes, qui sont les traits caractéristiques de leur race, enhardis par leurs succès passés, aiguillonnés par l'impérieux désir d'aboutir, résolument ils se mettront à l'œuvre et, loin de se laisser rebuter par l'obstacle, ils l'attaqueront avec ardeur. Nul doute, que d'ici quelques années, essoufflée et fumante, la locomotive n'apparaisse au sommet du versant nord du Taurus, prête à redescendre sur Adana, dernière étape de la seconde section du Bagdadbahn.

---

(1) *Internationale Revue über die gesammten Armées und Flotten*, mars 1902, p. 77, von Witzleben-Dresden.

Comment les Allemands parviendront-ils à franchir ce massif ? Les ingénieurs ont procédé sur place à de minutieuses études. De 1904 à 1907, c'est la période d'enquêtes, d'hésitations. En 1907 ils semblaient avoir enfin pris une décision ferme : on percerait le Taurus par un tunnel en hélice de 10 à 12 kilom. : « Les ingénieurs sont prêts, écrivait M. P. Imbert, et les travaux peuvent commencer dès le printemps prochain » (1). Mais en 1910 ils continuaient encore leurs études et poursuivaient toujours leurs investigations aux alentours d'Adana, de Missis et d'Hamidieh (2).

Pour rendre la construction de la voie plus facile dans cette région si accidentée, les Allemands ont l'intention d'attaquer le Taurus à la fois par le Nord et par le Sud, profitant de la petite ligne Mersina-Adana, autrefois exclusivement française, mais dont ils possèdent maintenant la majorité des actions, pour amener les matériaux nécessaires sur les chantiers.

Il est probable que les travaux seraient déjà commencés et que le Taurus serait sinon franchi, du moins sur le point de l'être, si les Allemands n'étaient pas arrêtés par une cause financière : « Dix ou douze kilomètres de tunnel en hélice, cent ou cent cinquante kilomètres de montées et de descentes pour accéder à ce tunnel, avec des tran-

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907, p. 662.

(2) Voir *Tour du Monde*. Situation actuelle des travaux du Chemin de fer de Bagdad, n° 38 de 1910.

chées, remblais, ponceaux, travaux d'approche et de raccordement ; enfin quelque cinquante ou soixante kilomètres de pilotis, de remblais et de ponts pour sortir des marécages du Seïhoun et du Djihoun : entre Boulgourlou et Missis. Cette seconde section n'ira pas sans coûter de nombreuses vingtaines de millions dont les banques allemandes n'ont pas le premier sou (1) ».

Entre les stations d'Hamidié et de Kilis, le rail ira se heurter à une autre chaîne de montagnes moins élevées, moins abruptes que le massif précédent dont elle forme les derniers contreforts : c'est l'Anti-Taurus que la voie devra escalader puis redescendre. Sans doute les difficultés sont moins sérieuses qu'entre Boulgourlou et Adana, mais ici encore des travaux d'art seront indispensables.

Il semble que la nature, voulant s'opposer à la pénétration des Allemands en Asie, ait accumulé devant leurs pas les obstacles dans l'espoir de lasser leur persévérance, de résister à leur poussée. L'Euphrate traversé, pour la troisième fois les rails germaniques iront butter contre une nouvelle barrière, l'Amamus, et devront encore franchir un col de 600 mètres. De Kilis à Biredjik (400 mètres d'altitude), c'est une région de hauts plateaux « creusés de vallons marécageux » et si les difficultés techniques ne sont pas comparables à celles déjà rencontrées, il n'en est pas moins vrai

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 265.

que l'établissement de la ligne sera pénible et coûteux.

Après Biredjick, on entre dans le pays des fleuves, la Haute-Mésopotamie : « La ligne traversera droit, d'ouest en est, le nord de cette plaine : trois cents kilomètres de steppe ondulée, bosselée de collines calcaires et de buttes volcaniques, striées de rivières persque parallèles, qui descendent toutes vers le sud et qu'il faudra franchir par une série de petits ponts » (1). Cette partie de la voie sera relativement facile à construire, comme semblent devoir l'être aussi les trois sections suivantes : Nisibis-Mossoul, Mossoul-Tekrit, Tekrit-Bagdad. Cependant si à divers endroits, les traverses peuvent être directement posées sur le sable, lorsque la ligne s'approchera de trop près du Tigre, les ingénieurs devront établir des remblais particulièrement solides pour résister aux crues parfois violentes de ce fleuve qui se produisent en février et en mars.

Au sortir de Bagdad, c'est la basse Mésopotamie qui commence. Terre de vases, sol bourbeux couvert de joncs épais, plaine jadis célèbre par sa richesse et sa fécondité et que de multiples canaux qui autrefois en faisaient la fertilité, mais aujourd'hui à demi-comblés, sillonnent de toute part. Et dans cette plaine immense, pas une seule colline, pas un seul coteau, terrain partout uniforme mais qu'il faudra consolider si l'on ne veut pas qu'il

(1) *Id.*, p. 319.

s'affaisse sous le poids des locomotives et des wagons.

Dans la dernière partie de leur tracé, comme dans la première, les Allemands auront donc à surmonter des obstacles, différents sans doute, mais aussi redoutables. Pour activer l'accomplissement de leur projet, ils ne peuvent pas compter sur la commodité du terrain. M. André Chéradame ne voit des difficultés topographiques sérieuses que dans la région montagneuse entre Eregli et Adana, Hamidié et Kilis, c'est-à-dire seulement pendant 160 ou 180 kilomètres (1). Mais nous croyons qu'il est en dessous de la vérité ; il ne tient d'ailleurs pas compte de la traversée de la basse Mésopotamie où le rail allemand aura à lutter contre la mobilité du sol. Ces obstacles naturels, l'ingénieur von Pressel les méconnaissait ; pour lui l'établissement de la ligne de Bagdad ne présentait aucune difficulté au point de vue technique. Il considérait même la Turquie d'Asie comme favorable à la construction de voies ferrées sous prétexte que « les formations géologiques qui donnent souvent lieu, en Occident, à des travaux spéciaux pour la consolidation du corps de la voie, font exception » (2). Cela est vrai, sauf pour la région de Bagdad à Bassorah et au Golfe, mais von Pressel avait négligé de prendre en considération la traversée des montagnes et des hauts plateaux d'Asie

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cit.*, p. 122.

(2) V. Pressel. *Op. cit.*, p. 36.

Mineure. Sans doute, le tracé adopté par la Société différait de celui qu'il préconisait, mais dans les vilayets de Sivas, de Karpout et de Diarbékir, la route n'était pas de beaucoup plus aisée qu'à travers les régions d'Eregli, Adana et Hamidié.

Le Chemin de fer exigera pour son exécution une quantité considérable de matériaux et un nombre très élevé d'ouvriers. Ces matériaux, comment les Allemands les amèneront-ils sur les chantiers de construction ? Ces ouvriers où les recruteront-ils ? N'y a-t-il pas là une source de difficultés nouvelles qui vont contrarier la réalisation du Bagdadbahn ? L'apport des rails, bois et charpentes, sera d'autant plus délicat que le pays manque totalement de routes. Dans la région montagneuse surtout, on ne trouve que quelques sentiers suivis par les caravanes qui descendent de Nigdé, de Sis et de Marach à la mer. Von Pressel, malgré son optimisme souvent exagéré avait signalé ces difficultés concernant :

a) Tout ce qui regarde la partie métallique de la voie, ainsi que le matériel roulant qui doivent être importés de l'étranger ;

b) L'absence complète de voie de communication ;

c) Le manque de bois de construction qui, par suite de la dévastation des forêts doit être tiré de distances souvent considérables (1).

---

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 36.

Les Allemands se sont efforcés dans la mesure du possible de parer à ces inconvénients. Par l'article 41 de la convention de 1903, ils se sont réservés le droit d'établir un embranchement provisoire entre Hamidié et Castabol pour le transport du matériel nécessaire au chemin de fer, transport qu'ils effectueront également par la ligne Mersina-Adana, grâce à leur majorité dans le Conseil d'Administration de cette compagnie. Enfin, plus tard, lorsqu'ils auront atteint la région de Bagdad, ce sera par la voie fluviale, par le Tigre et l'Euphrate qu'ils conduiront les matériaux sur les chantiers ; l'article 9 de la convention ne leur permet-il pas, en effet, « d'établir et de conserver pendant toute la durée de la construction un service de navigation à vapeur ou à voile sur l'Euphrate, le Tigre et le Chatt-el-Arab » ? En somme, les Allemands ont réduit à leur minimum les difficultés relatives au transport des matériaux et ce n'est pas là, croyons-nous, qu'ils rencontreront d'obstacles sérieux.

Von Pressel, regrettant la disparition des anciennes forêts qui couvraient le sol de l'Arménie et de l'Anatolie, se plaint de ce que les ingénieurs seront obligés de tirer les bois et charpentes de « distances considérables ». Cet inconvénient est en partie supprimé avec le tracé Sud. Si les forêts des vilayets d'Angora, de Diarbékir et d'Erzéroum ont été presque entièrement détruites, il n'en est pas de même de celle du vilayet d'Adana, exploitée par l'Etat et qui

s'étend sur 4.908 kilom. carrés. Les Allemands usant du privilège que leur accorde l'article 10, y trouveront les traverses indispensables à l'établissement de la voie dans les régions du Taurus, de l'Anti-Taurus et de l'Amamus. Et lorsque le rail approchera de Mossoul, descendra à travers la plaine de Mésopotamie, alors seulement apparaîtra la nécessité de faire effectuer aux bois de construction un long trajet pour qu'ils parviennent jusqu'à l'endroit où ils doivent être employés !

Et les ouvriers ? Où la Société Impériale les recrutera-t-elle ? Elle trouvera dans l'indigène, surtout dans l'Arménien « des manœuvres habiles, infatigables, robustes, sobres sous le rapport du logement et de la nourriture, se contentant de salaires très modestes et, non seulement soumis, mais dévoués à leurs chefs » (1).

Elle n'aura donc nullement besoin de faire appel aux Européens qui exigeraient des salaires plus élevés, et qui, particulièrement dans la région du Tigre et de l'Euphrate, ne pourraient résister à l'étreinte épuisante de la fièvre. Ces ouvriers seront inexpérimentés, il est vrai, mais encadrés d'agents déjà au service de la Société Ottomane d'Anatolie, et remplis de bonne volonté, ils égaleront bientôt les travailleurs d'Europe.

En résumé donc, les difficultés techniques de l'entreprise résident principalement dans la configuration du sol. Il s'agit surtout de percer des

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 36.

tunnels, de construire des travaux d'art, d'élever des remblais dans un pays tantôt accidenté, tantôt d'une extrême mobilité. On trouvera une main-d'œuvre suffisante, les matériaux nécessaires à l'infrastructure de la ligne ne feront pas défaut et seront assez facilement conduits sur les chantiers. Les Allemands doivent se préoccuper avant tout de triompher des divers obstacles que la nature a accumulés dans cette région. Avec de l'argent ces obstacles seront vaincus. Dès à présent leurs plans d'attaque sont dressés et à travers les rocs de la montagne, ils parviendront à poser les rails du Koniah-Bagdad.

Section II

L'ÉCARTEMENT DE LA VOIE

Cette question se rattache à l'étude technique du chemin de fer de Bagdad. Un point a été tranché par la convention de 1903 : l'article 7 stipule que « la ligne sera établie à une seule voie ; cependant les expropriations seront faites en vue de l'établissement d'une seconde voie ». La voie unique :

1° Permettra une construction beaucoup plus rapide.

2° Diminuera les frais pour la Société.

Cet article a été rédigé dans un esprit très sage et très prévoyant à la fois. Dans les premières années d'exploitation, alors que le trafic n'aura pas encore pris toute l'importance dont il est suscep-

tible, une voie unique suffira bien pour assurer d'une façon satisfaisante le transport des marchandises et des voyageurs. Plus tard, lorsque le rail aura apporté dans la Turquie d'Asie une plus grande activité économique, il sera temps alors de procéder à l'établissement d'une seconde voie.

La Convention de 1903 n'a pas prévu quel serait l'écartement que l'on donnerait à la ligne de Bagdad et c'est là cependant une question d'un très gros intérêt ! Etablirait-on une ligne dont les rails seraient distants l'un de l'autre de 1 m. 44, écart admis par la plupart des réseaux européens, ou bien au contraire ne serait-il pas préférable de réduire l'écartement à 1 m. et de construire ainsi une ligne à voie étroite ? « Cette question est d'une importance primordiale, écrit Von Pressel. De sa solution dépend la réussite de la grande œuvre projetée ». (1). Et l'ingénieur Wurtembergeois se révèle comme un partisan acharné du petit écartement. Sur quels arguments va-t-il s'appuyer pour soutenir son opinion ? Quels sont les inconvénients que présente l'adoption de la voie normale pour le Bagdadbahn ?

1° *Economie dans la construction.* — Il est évident qu'une ligne n'ayant que 1 mètre de large serait moins onéreuse à construire qu'une ligne qui aurait 1 m. 44. Et d'après Von Pressel, l'économie ainsi réalisée serait énorme. Elle varierait suivant la région traversée : dans la proportion de 10 à 13,

(1) V. Pressel. *Op. cit*, p. 40.

lorsque la voie emprunterait des terrains plats. favorables, elle s'élèverait « de 10 à 30 et même plus » dans les pays accidentés, c'est-à-dire « la même somme qu'exigera l'établissement de 10 kilomètres à l'écartement de 1 m. 44, servira à construire 30 kilomètres à 1 m. (1).

MM. Verney et Dambmann sont d'un avis identique. Pour eux, les ingénieurs chargés d'établir le réseau ferré de Turquie d'Asie « doivent s'attacher avant tout à ne comprendre que des lignes construites de la façon la plus économique » (2) et ils arrivent ainsi à préconiser la voie étroite. Ils évaluent le coût de construction d'un kilomètre de voie à petit écartement de 60.000 à 100.000 francs, suivant la région, et ils estiment au contraire le prix de l'établissement d'un kilomètre de voie normale à environ 200 à 230.000 francs.

2° *Economie dans le délai de construction.* — Celle-ci sera évidemment plus facile, plus rapide. Une ligne à voie étroite peut utiliser, dans un pays de montagnes, des défilés ou des passages à travers lesquels on ne saurait établir une voie à grand écartement. Elle entraîne avec elle une réduction des travaux d'art : tunnels moins étendus, remblais moins puissants, ponts plus légers. Conclusion logique : économie de temps qui vient s'ajouter à l'économie d'argent.

---

(1) *Id.*, p. 42.

(2) Verney et Dambmann. *Les Puissances au Levant*, p. 211.

3° *Les frais d'entretien d'une voie à petit écartement sont moindres que ceux d'une voie à grand écartement* » (1). Donc, économie dans l'exploitation.

4° Von Pressel voit enfin un quatrième avantage à l'écartement de 1 m. « *Les wagons et les quais étant plus bas,* dit-il, *le chargement et le déchargement, surtout des marchandises de poids et de volume, ainsi que du matériel de guerre, s'opère avec beaucoup plus de facilité et avec moins de frais* » (2). Mais ce n'est pas là, croyons-nous, une raison primordiale qui doit pousser à adopter de préférence la voie réduite. Aujourd'hui, avec les grues perfectionnées, avec les plans inclinés, on peut, sans aucun effort, charger et décharger des quais sur les wagons et des wagons sur les quais les marchandises les plus encombrantes et les plus lourdes. Cet argument de von Pressel ne nous paraît pas convaincant : au contraire, les wagons devant circuler sur une voie normale ont une plus forte résistance, une superficie plus étendue que ceux qui roulent sur une voie étroite. Et par là-même, le chargement des marchandises se trouve parfois facilité.

Lorsque l'on construit un réseau de voies ferrées de plus de 3000 kilomètres, il faut se préoccuper non pas tant de réaliser des économies immédiates, que d'établir des lignes susceptibles de pro-

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 42.
(2) *Id.*, p. 43.

duire le maximum d'utilité et le maximum de bénéfices. Dès lors, une question se pose : « Une voie construite à l'écartement de 1 m. est-elle à même de rendre des services équivalents à ceux d'une voie à écartement de 1 m. 44 ? » Et ici encore von Pressel soutient l'affirmative. Il commence par déclarer que l'adoption d'une voie de 1 m. 44 ne se justifie par aucune raison majeure. Les divers pays qui l'ont admise n'ont agi que par esprit d'imitation. A tout hasard, l'Angleterre, qui a établi la première ligne de chemin de fer en Europe, l'a ainsi construite. Et les autres nations qui ont suivi l'ont prise pour modèle et, « un peu légèrement », ont adopté cet écartement. Mais, d'après von Pressel, elles se repentent déjà de leur choix en voyant la Norvège et la Sicile desservies par des voies de 1 m., retirer de leurs réseaux ferrés des résultats excellents, « surtout pour les lignes à établir sur des terrains accidentés. » (1)

Un ingénieur dont la compétence en matière de chemin de fer est universellement reconnue, M. Alexis Rey, directeur de la Compagnie Jonction Salonique-Constantinople, émet un avis semblable : « On peut dire, écrit-il, que dans la plupart des cas, elles (les nouvelles lignes) obtiendraient d'excellents résultats, absolument adéquats aux besoins du pays et très économiquement, avec la voie

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 41.

étroite, la voie de 1 m. par exemple » (1). Celle-ci, pour effectuer le même transit, exige une plus grande circulation. Les marchandises que transportent deux trains roulant sur une voie normale représentent, selon von Pressel, le chargement de trois trains circulant sur voie étroite. Par conséquent, il faudrait, si l'on adoptait la voie étroite, mettre en circulation plus de trains qu'avec la voie normale et de là en résulterait « un grand avantage pour le service du mouvement des voyageurs. » (2)

Fort bien ! Mais cela n'entraînerait-il pas des dépenses plus fortes et la Compagnie en retirerait-elle des recettes aussi élevées ?

Von Pressel a essayé d'évaluer quelles recettes on pouvait attendre d'une ligne construite selon ses conceptions, et il estime à 40.000 francs la recette kilométrique brute annuelle. La ligne de Bagdad a une longueur totale, de Koniah à Koweit, de 2.400 kilomètres : ce serait donc une somme brute de 96.000.000 francs qu'elle rapporterait annuellement. La Société Impériale du chemin de fer de Bagdad n'espère certainement pas atteindre avant de longues années d'aussi réconfortants résultats.

Enfin MM. Verney et Dambmann voient encore, dans la rivalité qui continuera à exister entre les

---

(1) Constantinople, 1900 *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des Chemins de fer de l'Empire ottoman pendant l'exercice* 1899.

(2) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 47.

caravanes et le chemin de fer de Bagdad, une raison pour laquelle il est sage de n'adopter que l'écartement de un mètre : « La grande concurrence que les chemins fer turcs ont à redouter, écrivent ces auteurs, est celle des chameliers ; c'est là le grand écueil des railways, car le dromadaire franchit les plaines, les montagnes et les déserts, et, si des difficultés orographiques nécessitent de nombreux détours des voies ferrées, les caravanes suivent la ligne directe et peuvent ainsi lutter avantageusement contre le chemin de fer. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles les lignes doivent être établies le plus économiquement possible. » (1)

Malgré ces sages conseils, qu'il eût été peut-être prudent de suivre, les Allemands ont nettement opté pour la voie normale. Dans la section déjà construite Koniah-Boulgourlou, l'écartement des rails est de 1 m. 44. Quelles sont donc les considérations qui ont dicté leur choix ? Est-ce que von Pressel aurait méconnu les avantages du grand écartement et, en critique partial, se serait-il borné à exposer tous les arguments qui militent en faveur de la voie étroite sans en signaler les inconvénients ? Il est certain que la voie de 1 mètre n'est pas parfaite et, contre elle aussi, peuvent s'élever des objections. Elles ont été prévues par von Pressel, qui a essayé d'y répondre :

1° La voie étroite nécessiterait le transborde-

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cit.*, p 215.

ment des marchandises et des voyageurs rejoignant la grande ligne. Et celui-ci s'effectuerait à Koniah, point terminus du réseau d'Anatolie qui, lui, a été construit à voie normale. Quelques kilomètres plus loin, à Haïdar-Pacha, un nouveau transbordement étant encore nécessaire pour transporter les marchandises à Constantinople à travers le Bosphore, on peut se rendre compte combien tous ces changements successifs risqueraient de porter préjudice au trafic, surtout des marchandises délicates, comme les céréales.

Pour réfuter cet arguement contre le petit écartement et pour montrer que ce transbordement n'entraîne aucune difficulté, von Pressel cite l'exemple des chemins de fer espagnols et russes. En Espagne et en Russie, les voies ferrées ont une largeur supérieure à 1 m. 44. Les trains internationaux doivent donc s'arrêter à leurs frontières, et cependant cette différence de voie n'empêche nullement les transactions. Ainssi, déclare von Pressel, « l'épouvantail de transbordement que certains objectent, ne doit pas nous préoccuper » (1). Un seul est évidemment peu de chose, mais lorsqu'ils se renouvellent, ils constituent un inconvénient sérieux. Et, en Turquie d'Asie, il faut tenir compte du double transbordement nécessité par la traversée du Bosphore, à Haïdar-Pacha et à Constantinople, pour les marchandises à destination de la Turquie d'Europe ou des divers Etats

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 46.

Balkaniques. Si d'ailleurs le rêve germanique est d'établir une grande voie de communication Hambourg-Golfe Persique, n'est-il pas naturel que les Allemands s'efforcent de ne pas ajouter à la longueur et aux inconvénients du trajet, l'ennui d'un transbordement supplémentaire ?

2° La voie étroite ne permet pas la circulation de machines aussi puissantes que sur la voie normale. De là résulte une moindre capacité des trains. Von Pressel a voulu faire de cet inconvénient un avantage pour les voyageurs, par suite de l'obligation où se trouvera la Société de lancer un plus grand nombre de trains. Mais il faudra alors beaucoup plus de wagons et de locomotives pour transporter la même quantité de marchandises et cela imposera à la Compagnie un personnel plus nombreux. Peu puissantes, ces machines ne pourront, en outre, gravir les rampes du Taurus et de l'Amamus qu'avec des trains courts et peu chargés !

3° On peut se demander si, plus tard, lorsque l'industrie et l'agriculture se seront développées en Turquie d'Asie, une ligne à voie étroite serait suffisante pour assurer l'écoulement des produits de toutes sortes exportés à l'étranger. Il est permis d'en douter, et von Pressel a prévu lui-même la transformation du petit écartement en voie de 1 m. 44. Et d'après lui, cette transformation s'opèrerait sans entraîner des frais trop élevés. Mais nous combattons l'optimisme de von Pressel à ce point de vue : il faudra élargir la

ligne, ni les traverses, ni les rails ne pourront servir, pas plus d'ailleurs que ne pourra être utilisé le matériel existant. Il est vrai, toutefois, que si cette modification de la voie devient nécessaire, ce sera une preuve que la Société est de plus en plus prospère et elle pourra bien s'imposer le sacrifice d'une lourde dépense pour en retirer des bénéfices plus considérables.

4° On a enfin, quatrième objection, reproché à la voie étroite de rendre impossible la circulation des trains à grande vitesse. La vitesse moyenne des trains les plus rapides, en Turquie d'Asie, ne dépasse pas 50 kilomètres. Von Pressel soutient qu'avec l'écartement de 1 mètre, on pourra franchir 45 kilomètres à l'heure : dès lors, du Bosphore au Golfe Persique, on ne gagnerait que 6 heures, temps insignifiant, vu la longueur du trajet, qui s'effectuerait en 60 heures au lieu de 54 (1).

Mais ce n'est ni ce gain de temps, ni la puissance et la capacité moindres des locomotives et des trains qui ont poussé la Société Impériale du Bagdahban à rejeter définitivement le choix de la voie étroite. Non, l'adoption de la voie normale provient, semble-t-il, de deux causes :

1° Le réseau d'Anatolie, exploité par des Allemands, donnait d'excellents résultats. A quoi bon changer le système de construction, puisqu'on était satisfait de celui existant déjà ?

2° Le Gouvernement Ottoman attachait une im-

(1) V. Von Pressel. *Op. cit.*, p. 45.

portance capitale à l'adoption de la voie normale. Pour lui, le chemin de fer de Bagdad était avant tout une ligne stratégique destinée à provoquer un rapide rassemblement des troupes turques cantonnées en Turquie d'Asie. En cas de danger, il considérait que leur concentration s'effectuerait beaucoup plus facilement, que leur transport serait plus commode avec une ligne à voie normale. Et dans ce raisonnement, il y avait une certaine part de vérité que n'avait pu faire disparaître l'argumentation de von Pressel, tendant à prouver que « les wagons et les quais étant plus bas, le chargement et le déchargement du matériel de guerre s'opèrerait avec beaucoup plus de facilité » (1). Il est probable que la Porte se serait énergiquement opposée à la construction par la Société de Bagdad d'une ligne à petit écartement.

De l'exposé que nous venons de faire, nous pouvons tirer les conclusions suivantes : la voie de 1 mètre aurait rendu, au début de l'entreprise et pendant de longues années, les mêmes services que la voie de 1 m. 44. Son adoption aurait permis de réaliser une économie de près d'un tiers dans le coût de construction. C'était une considération que les Allemands n'auraient pas dû perdre de vue, surtout lorsqu'il s'agit d'engager des capitaux si énormes dans une œuvre dont il est bien difficile de prévoir les résultats et qui est destinée, ainsi

(1) Von Pressel *Op. cit.*, p. 43.

que nous le démontrerons dans le chapitre suivant, à ne produire, durant ses premières années, que de maigres recettes. Cependant, si nous estimons que les Allemands ont été imprudents de construire une ligne à voie normale, nous n'irons pas jusqu'à adopter les conclusions quelque peu pessimistes de Von Pressel et de M. Chéradame. Nous ne sommes pas de l'avis du premier lorsqu'il déclare que du choix de la voie « dépend la réussite de l'entreprise », et nous ne pensons pas avec le second que « la voie normale rend *économiquement* le problème à peu près insoluble » (1). Le chemin de fer de Bagdad sera construit, sinon entièrement, du moins dans une bonne partie, dès que la Société Impériale aura trouvé les capitaux nécessaires. Les frais de construction seront plus élevés et les dépenses plus considérables, la période de tâtonnements se prolongera peut-être plus longtemps, les bénéfices seront moins rapides, les dividendes des actions d'un taux plus faible, mais si le Bagdadbahn répond aux espérances des Allemands, s'il est réellement le « Régénérateur » de la Turquie d'Asie, un peu plus tôt, un peu plus tard, il sortira des périodes de difficultés pour devenir une œuvre prospère et le succès de l'entreprise ne sera nullement compromis parce que la voie normale aura remplacé la voie étroite. Quoi qu'il en soit, la section actuellement construite Koniah-

(1) André Chéradame. *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 195.

Boulgourlou a été établie selon les principes allemands par l'ingénieur Mackensen. Comme en Allemagne, les traverses sont peu espacées (0 m. 80) ; elles sont en fer et très lourdes (58 k. 3), les rails sont forts (37 k. 25 par mètre) et ont une longueur de 12 mètres ; les bâtiments et les ponts sont excessivement solides, le rayon minimum des courbes est de 500 mètres et l'épaisseur du ballast de 0 m. 40 (1). Ces diverses dispositions ont été prises afin de permettre, sur la ligne Bosphore-Golfe-Persique, la circulation de trains rapides.

Mais ici nous abordons une autre question : quelle peut être la vitesse obtenue sur la ligne de Bagdad ?

Section III

LA VITESSE

D'après l'article 37 de la Convention de 1903, les Allemands devront faire circuler sur la ligne de Bagdad des trains mixtes et des trains directs. Ceux-ci accompliront une fois par semaine au moins le trajet entre Haïdar-Pacha et Alep et iront « au moins une fois toutes les deux semaines jusqu'au Golfe Persique ». D'après ce même article, « la vitesse de ces trains directs ne pourra, dès leur

(1) V. *La Revue*, 1er juin 1905. La Weltpolitik allemande et le monde musulman, par Alexandre Ular, p. 315, et *La Revue Bleue*. Le Chemin de fer de Bagdad, par M. Dubief, 15 juin 1907, p. 740.

création, être moindre de 40 kilomètres à l'heure. Quand le réseau sera achevé, cette vitesse devra atteindre jusqu'à 75 kilomètres ». Ainsi donc, aux termes mêmes de la Convention, la vitesse acquise sur la ligne de Bagdad sera presque égale à celle des grands express européens. En 65 heures, on ira de Constantinople à Bagdad, alors qu'il faut aujourd'hui 56 jours !

Mais nous doutons que l'article 37 reçoive jamais une scrupuleuse application, et cela pour plusieurs raisons :

1° Ces trains directs, filant à 75 kilomètres, entraîneraient de lourdes dépenses ! Sans doute, la Société reçoit bien une annuité supplémentaire de 350.000 francs, destinée à couvrir les frais occasionnés par la circulation de ces trains rapides, mais ce sont là des dépenses dont l'utilité n'est nullement justifiée et il est probable que cette clause de la Convention restera lettre morte.

2° La vitesse de 75 kilomètres serait dangereuse. En effet, il faut tenir compte des arrêts, et cette moyenne représenterait une allure de 85 à 90 kilom. à l'heure. Les déclivités de la voie ne seront-elles pas trop fortes à certains endroits, le développement des courbes sera-t-il suffisant pour atteindre une pareille vitesse ? M. Chéradame ne le croit pas et son raisonnement est juste (1).

3° Il est matériellement impossible de porter la marche des trains directs jusqu'à 75 kilomètres.

(1) André Chéradame. *Ouvrage cit.*, p. 103.

La ligne de Bagdad traversera des régions particulièrement accidentées ; elle gravira les pentes des hauts plateaux anatoliens par des rampes raides ; elle franchira les cols du Taurus et de l'Amamus par une série de lacets. Et dans ce pays d'Asie Mineure, la vitesse sera très réduite ; on ne peut raisonnablement songer à s'élever jusqu'au col d'Oloukichla à pareille allure et il serait criminel ou fou de vouloir redescendre sur Adana en filant à 90 kilom. à l'heure.

D'ailleurs, les trains de voyageurs circulant sur les principales lignes de la Turquie d'Asie n'ont aujourd'hui qu'une allure relativement modérée. Leur vitesse varie entre 22 kilom. 7 sur la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt et 32 kilom. 3 sur la ligne Smyrne-Dinaïr (1).

L'écart est, on le voit, considérable entre la vitesse jusqu'à ce jour acquise et celle que l'on se propose de donner aux trains devant emprunter la future ligne de Bagdad.

4° On peut enfin se demander pourquoi, puisqu'une si grande vitesse est coûteuse, dangereuse, à peu près impossible, est-elle stipulée dans la Convention ? Présenterait-elle de sérieux avantages, répondrait-elle à une impérieuse nécessité ? Certains auteurs, et notamment M. Dubief, soutiennent qu'il y a intérêt à marcher aussi vite que possible à cause de la route, qui n'est pas sûre (2).

---

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 43.

(2) *Revue Bleue*, art. cit., 15 juin 1907.

Mais si les bandes de Bédouins ou de Kurdes essayent de piller les trains, nous ne croyons pas qu'elles en seront empêchées par une allure plus rapide. Que l'on file à 50 ou à 75 kilomètres à l'heure, si la ligne doit être militairement gardée, la surveillance devra toujours être exercée. Ce n'est pas une question de sécurité qui a dicté les dispositions de l'article 37 aux négociateurs turcs et allemands. Cette clause fut insérée dans la Convention, d'après les renseignements qui nous sont fournis par M. A. Chéradame, uniquement pour prévenir une dénonciation calomnieuse dont le ministre des Travaux Publics, Zinhi-Pacha, venait d'être la victime auprès du sultan. Ce fut donc le ministre qui insista auprès de MM. Zander et Huguenin pour leur faire accepter la vitesse de 75 kilomètres, « en leur faisant remarquer qu'elle pourrait bien n'exister jamais que sur le papier, la Société devant, jusqu'à l'achèvement lointain de la ligne principale du nouveau réseau, trouver bien des occasions de faire adoucir les rigueurs de cette clause, (1). Il s'agissait avant tout, pour Zinhi-Pacha, de réfuter l'accusation portée contre lui de toucher, de la part de la Société d'Anatolie, un backchich considérable en remerciement de la bienveillance qu'il lui témoignait.

Il est donc à peu près certain que la vitesse de 75 kilomètres ne sera pas atteinte sur le réseau de Bagdad avant de longues années.

---

(1) André Chéradame. *Ouvrage cit.*, p. 105.

Il semble, en effet, que lorsque les trains circulant sur le Bagdadbahn auront parcouru en moyenne 50 kilomètres à l'heure, ce qui, arrêts compris, donne une allure de 60 kilomètres, ils auront atteint leur vitesse maxima.

Au point de vue technique, l'entreprise du chemin de fer de Bagdad est réalisable, mais elle demandera, pour être menée à bonne fin, de colossales ressources pécuniaires. Si les Allemands consentent donc à engager hardiment en Asie de considérables capitaux, c'est qu'ils espèrent créer une œuvre productive, assurer aux fonds qu'on voudra bien leur prêter un placement rénumérateur. En sera-t-il ainsi ? C'est là une grosse question à laquelle nous ne pourrons répondre qu'après avoir étudié le chemin de fer de Bagdad au point de vue financier.

CHAPITRE II

LE POINT DE VUE FINANCIER

Section I. — *Le coût de l'entreprise.* — I. Les frais de construction *a*) acquisition des terrains ; *b*) acquisition des matériaux ; *c*) salaires de la main-d'œuvre. — II. Diverses évalutions du coût de construction du Bagdadbahn. — III. Les frais d'exploitation.

Section II. — *Les recettes probables.* — I. Les résultats des diverses voies ferrées exploitées en Turquie d'Asie. — II. Les sources de recettes du Bagdadhan : *a*) les voyageurs ; *b*) la Malle des Indes ; *c*) le transport et transit ; *d*) les entreprises adjacentes ; *e*) le trafic local.

Pour établir avec exactitude le bilan de toute entreprise, il faut examiner :

1° Les dépenses ;

2° Les recettes.

De leur comparaison ressortira le déficit ou l'excédent.

Ainsi allons-nous procéder pour étudier le côté financier du chemin de fer de Bagdad. Après avoir évalué les dépenses probables, recherché les recettes approximatives, nous pourrons déduire les bénéfices pécuniaires qu'en retireront les Allemands et ceux qui fourniront les capitaux nécessaires à la réalisation de l'œuvre.

Section Première

LE COUT DE L'ENTREPRISE

Les dépenses qui s'imposeront à la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad peuvent être classées en deux catégories :

1° Les frais de construction ;

2° Les frais d'exploitation.

Au point de vue de la construction, tous les auteurs sont d'accord pour reconnaître que le Bagdadbahn exigera un sacrifice financier énorme. Un ruban de voie ferrée de 3.000 kilomètres ne s'établit pas, sans absorber de gros capitaux, surtout lorsqu'il faut s'élever par une série de travaux d'art jusqu'à 1.400 m. d'altitude, percer des tunnels de 12 kilomètres et raffermir en certains endroits un sol toujours mouvant. Ce ne sera qu'avec de l'argent qu'on parviendra à vaincre les difficultés naturelles. M. Dubief évalue à 80.000.000 de frcs. la traversée du Taurus (1) seulement, et M. V. Bérard déclare que pour la troisième section de la ligne, du Djihoun à l'Euphrate, à travers l'isthme de la Haute-Syrie, on est en-dessous de la vérité en ne comptant que 300.000 francs pour la construction du kilomètre (2). Et M. Bérard semble regretter l'abandon du tracé Nord qui, pré-

(1) *Revue Bleue.* Le Chemin de fer de Bagdad, 18 mai 1907, p. 623.

(2) Victor Bérard. *Vers Bagdad et le Golfe*, p. 274.

tend-il, aurait été moins coûteux. Si d'autre part nous admettons les idées de Von Pressel, à savoir que les frais de construction du tracé du Sud sont bien supérieurs à ceux du Centre » (1), nous serons amenés à conclure que de tous les projets présentés pour atteindre Bagdad et le Golfe, les Allemands ont choisi le plus onéreux. Mais nous ne serons pas si affirmatif que Von Pressel qui, en ingénieur enthousiasmé de ses plans, s'est complu à faire ressortir les avantages du tracé par lui préconisé et à ne pas se montrer d'une impartialité suffisante en critiquant les autres projets. Nous ne sommes pas non plus de l'avis de M. Bérard : nous ne croyons pas que les Allemands eussent réalisé de sérieuses économies en descendant sur Bagdad par le Nord de l'Anatolie. La nature n'eût pas été plus généreuse qu'au Centre et au Sud, et le problème était aussi ardu et la solution était aussi coûteuse, puisqu'il fallait, dans tous les tracés, frayer aux rails un passage à travers le Taurus.

Lorsqu'on construit une voie ferrée, trois sortes d'éléments sont nécessaires :

1° Il faut acquérir les terrains que la ligne doit emprunter ;

2° Il faut se procurer des matériaux, rails, bois et charpentes, tant pour la ligne que pour les diverses constructions qui doivent s'élever sur son parcours ;

---

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 31.

3° Il faut faire appel à la main-d'œuvre.

Terrain, matériaux et main-d'œuvre ! En étudiant successivement le coût de ces divers éléments, nous parviendrons à avoir une idée, sinon bien exacte, du moins approximative des dépenses auxquelles peut donner lieu l'établissement du Bagdadbahn.

L'achat du terrain ! Oh, ce n'est pas cela qui grèvera l'entreprise allemande ! Le Gouvernement Turc ne s'est-il pas, en effet, engagé, par l'article 6 de la Convention, à livrer gratuitement à la Société les terrains vagues appartenant à l'Etat, les Arazii-Emiriei-Halié (1). Ces terrains sont nombreux en Asie Ottomane, hauts plateaux abandonnés où les Kurdes établissent leurs campements, steppes désertes que parcourent des bandes de Bédouins, toujours à l'affut d'une attaque de caravane. Et quant aux propriétés privées dont la Société concessionnaire devra faire l'achat, elle se les procurera à un prix peu élevé. En Anatolie, la valeur moyenne de l'hectare est de 100 frcs, elle s'abaisse jusqu'à 50 frcs. dans le vilayet de Koniah ; seuls, les jardins qui entourent les villes se payent 1.030 à 3.160 frcs. l'hectare (2). Enfin, si, aux environs de Mossoul, de Bagdad et de Bassorah le sol est plus fertile, sa valeur vénale demeure néanmoins assez faible. Donc, l'acquisi-

(1) En Turc : Propriété du noble Trésor.

(2) Verney et Dambman. *Les Puissances au Levant*, p. 195.

tion des terrains n'entraînera pas une dépense exagérée pour la Société Impériale, bien au contraire, étant donné l'apport gratuit dont elle bénéficie de la part du Gouvernement Ottoman, elle aura peu à débourser, comparativement à la longueur de la ligne.

Mais pour aller de Koniah à Bagdad et au Golfe, que de matériaux seront nécessaires, que de kilomètres de rails, que de traverses, que d'armatures et de charpentes pour les gares et les ponts ! Pour être amenés sur les chantiers, dans un pays dépourvu de voies de communication, ne nécessiteront-ils pas des frais énormes ! Il faudra importer de l'étranger, puisqu'il n'existe en Turquie d'Asie ni fonderies, ni usines, tout ce qui concerne la partie métallique de la ligne. Au prix d'achat, viendra donc s'ajouter le coût du transport. Sans doute, ce que les Allemands débourseront profitera, c'est du moins leur idée, à d'autres Allemands ! Ils feront leurs commandes aux usines de Krupp, à Essen, et ce seront des navires allemands qui les débarqueront sur les côtes d'Asie. C'est d'ailleurs ce qui a eu déjà lieu lors de la construction du réseau d'Anatolie. Et pour les traverses et les charpentes, si l'article 10 de la Convention de 1903 autorise la Société concessionnaire à faire couper les bois nécessaires dans les forêts de l'Etat, encore faudra-t-il les transporter de distances parfois considérables, difficultés coûteuses avec lesquelles on n'a pas à compter lorsque l'on établit une voie

ferrée dans un pays aux communications rapides et commodes.

Oui, l'infrastructure de la ligne sera extrêmement onéreuse ! Les Allemands ont cependant réussi à obtenir l'exemption de tout impôt, de tout droit de douane sur « le matériel et les matériaux, bois, fer, houille, machines et approvisionnements de tous genres achetés par la Société en Turquie ou à l'étranger » (art. 8). Ils réaliseront ainsi une sérieuse économie, étant donnée la quantité élevée d'importations qu'exigera la construction du Bagdadbahn. Mais les frais de transport subsisteront toujours, grevant d'autant plus l'entreprise.

Pour mener à bien l'entreprise du Chemin de fer de Bagdad, la Société Impériale devra avoir à son service une véritable armée d'ouvriers. Cette main-d'œuvre, à quel taux faudra-t-il la payer ? Quels salaires ces ouvriers réclameront-ils ? Von Pressel, nous l'avons déjà vu, fait beaucoup d'éloges des travailleurs indigènes et il semble que les Allemands auront tout intérêt à recruter parmi eux les ouvriers dont ils auront besoin. Ils se contenteront de salaires moins élevés que les Européens ; nous en avons un exemple frappant dans la construction du réseau d'Anatolie. La Compagnie ne payait les terrassiers que 1 fr. 50 à 2 fr. 30 par jour, obligée, au contraire, de donner 5 fr. 50 aux maçons italiens et 9 francs aux tailleurs de pierre (1). La Société concessionnaire payera donc

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cit.*, p. 223.

la main-d'œuvre bien meilleur marché que ne l'ont fait les diverses Compagnies ayant construit des voies ferrées en Europe.

En résumé, si les divers auteurs qui ont essayé d'évaluer approximativement le coût total de construction du chemin de fer de Bagdad ont atteint un chiffre qui, au premier abord, peut paraître excessif, il faut en rechercher la cause :

1° Dans les difficultés orographiques ;

2° Dans la nécessité d'importer de l'étranger des matériaux, surtout pour la partie métallique de la ligne, et de leur faire effectuer un transport long et difficile ;

3° Dans la longueur de la voie ferrée à construire.

On ne saurait fixer exactement le coût du Bagdadbahn, et entre les diverses estimations qui sont données, il y a des différences de plusieurs millions. M. A. Rey évalue à 189.110 frcs. le coût moyen du kilomètre construit et exploité en Turquie : « Cette somme, dit-il, comprend les achats de terrains, la construction, les installations de toute nature, le matériel fixe ou roulant, les intérêts intercalaires, etc... C'est, en un mot, le capital qui a été nécessaire pour mettre en exploitation un kilomètre de chemin de fer » (1). Mais cette évaluation semble être au-dessous de la vérité en ce qui concerne le Chemin

(1) *Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'empire ottoman pour l'exercice 1898*, Constantinople, 1899.

de fer de Bagdad. M. Dubief déclare que le coût moyen du kilomètre doit être porté à 200.000 francs, ce qui, dit-il, représente un total de 560 millions de francs. Encore reconnaît-il que ce chiffre « sera certainement dépassé » (1).

Pour M. Vambéry, « les frais de cette ligne, qui s'étendra de Constantinople au Golfe Persique, sur une longueur de 3.000 kilomètres, s'évaluent en chiffres bruts à 600 millions. » (2)

Certains auteurs sont cependant plus optimistes. D'après M. H. de Peyerimhoff, le Bagdad ne doit coûter que 350 millions de marcks, c'est-à-dire 438 millions de francs environ (3) ; et « les *Annales de Géographie* » du 15 mai 1901 prétendent que les travaux ne dépasseront pas 440 millions de francs. Ce n'est pas l'avis de M. P. Imbert qui, soutient au contraire que la Société Impériale devra avoir à sa disposition, au bas mot, 7 à 8 millions pour achever son œuvre (4).

M. A. Chéradame s'est livré à des calculs plus détaillés. Lui aussi admet comme certain que le coût moyen de la dépense kilométrique donnée par M. A. Rey pour les chemins de fer de Turquie d'Europe sera plus fort dans l'empire Ottoman

---

(1) *Revue Bleue*. Article cité, 15 juin 1907, p. 740.

(2) *Revue*. L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie, 1er août 1902, p. 272.

(3) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, 15 avril 1901, p 25.

(4) *Revue des Deux-Mondes*, p. 663, 15 avril 1907. Le Chemin de fer de Bagdad.

d'Asie : « Les travaux d'art importants, écrit-il, que nécessiteront la traversée du Taurus et de l'Anti-Taurus et les grands ports sur le Tigre et l'Euphrate contribueront à élever notablement le prix de revient moyen déterminé par M. Rey. Mais soyons sages et admettons que le kilomètre de voie nouvelle coûtera seulement 200.000 francs, soit 10.890 francs de plus que pour les chemins de fer déjà construits. Les 2.800 kilomètres à 200.000 fr. coûteront donc .....Fr. 560.000.000

Et à ce chiffre M. Chéradame ajoute :

1° Le prix des backchichs indispensables dans le Levant..... 8.000.000

2° Les divers frais, dits frais d'émission 140.000.000

Total .....Fr. 708.000.000

Une fois construite, la ligne de Bagdad pourra-t-elle fonctionner sans entraîner de trop lourdes dépenses ? En l'exploitant, la Société concessionnaire ne s'exposera-t-elle pas à des frais considérables, plus élevés que dans les réseaux précédemment établis, constituant par avance un important passif disproportionné aux recettes probables ? A cette objection, von Pressel a fait une réponse catégorique. D'après lui, « les frais d'exploitation de ce réseau seront minimes » (2).

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 136 et suivantes.
(2) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 27.

Sans doute, il parle pour le tracé qu'il recommandait, par Sivas et Diarbékir, mais les arguments dont il s'est servi, nous pouvons les appliquer, sans inconvénient aucun, au tracé définitivement adopté par les Allemands.

1° Von Pressel déclare tout d'abord que le service sera très bien exécuté. Il cite comme exemple les voies ferrées de Turquie d'Asie déjà exploitées par les Compagnies allemandes. Sur les lignes d'Angora et de Koniah règne une administration parfaite. Cete bonne gestion, nous la retrouverons certainement dans le Bagdadbahn, puisque ce sont encore les sujets de Guillaume II qui l'exploiteront. Si une Société veut réaliser des bénéfices, ne doit-elle pas, condition essentielle, s'administrer avec ordre et régularité ? C'est le seul moyen d'obtenir des économies sans nuire à la bonne marche de l'entreprise. Or, les Allemands ont fait leurs preuves et ont su montrer en Anatolie leurs qualités d'excellents administrateurs.

2° A côté de cet argument général se rattachant, pour ainsi dire, au caractère des membres de la Société concessionnaire, von Pressel, pour démontrer le bon marché de l'exploitation du futur chemin de fer de Bagdad, cite d'autres éléments inhérents, soit à la nature même de l'entreprise, soit aux conditions dans lesquelles elle doit être exploitée.

a) Et parmi ces éléments, se trouve en premier lieu « le nombre relativement petit des stations

distantes en moyenne de 20 kilomètres » (1). Par conséquent, le chiffre des employés pourra être plus restreint : d'où économie de traitements. On ne construira pas de stations inutiles, où les recettes couvrent à peine les dépenses. Les trains ne s'arrêteront qu'aux centres industriels ou agricoles importants ; peu de gares ; donc, pour cette partie de l'exploitation, les frais d'entretien se trouveront réduits au minimum.

b) « Le parcours relativement long des trains permettra d'établir entre les diverses sections de la ligne, au point de vue des dépenses, une juste moyenne.

c) Les Allemands n'auront nullement besoin de faire venir de l'étranger le combustible nécessaire à leurs locomotives. Ils trouveront dans le pays même des gisements miniers d'où ils pourront extraire à bon marché la houille dont ils auront besoin. Ces mines s'échelonnent sur presque tout le parcours de la ligne, de Koniah à Bagdad. Il en existe dans le vilayet d'Adana et un filon abondant a été découvert au fond du golfe d'Alexandrette, près d'Ayas, à quelques kilomètres seulement du tracé du Bagdadbahn. Dans le vilayet de Mossoul, sur l'Euphrate, à 45 kilomètres en aval de Djérieh, on remarque deux mines de houille non encore exploitées, pas plus que ne le sont d'ailleurs les célèbres houillères du Djebel-Hamrin, à 90 kilomètres au nord-est de Bagdad. Les Allemands obtien-

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p 28.

dront certainement la concession des mines non exploitées, et si elles ne leur suffisent pas, ils pourront se procurer le surplus nécessaire au prix dérisoire de 21 à 22 francs la tonne, tandis qu'actuellement on la paye 35 à 40 francs (1).

Et plus récemment encore, M. V. Bérard soutenait que dans la partie sud de la ligne, si les Allemands ne voulaient pas employer la houille, ils pourraient utiliser un combustible bien meilleur marché, le naphte, qui suinte de partout dans certaines régions de la Mésopotamie (2).

d) Pour justifier le faible coût d'exploitation de l'entreprise de Bagdad, Von Pressel apporte un autre argument : « Le mouvement principal de l'exploitation, dit-il, sera l'exportation, dont le courant vise la mer, c'est-à-dire les trains chargés seront en moyenne en descente, d'où une économie de combustible et d'usure de matériel. » (3)

Ce raisonnement, fait par von Pressel en faveur du tracé Nord, a encore plus de force si on l'applique au tracé du Sud. Avec le projet Haïdar-Pacha Sivas-Diarbékir, la ligne de Bagdad n'avait que deux débouchés : le Bosphore et le Golfe. Le trajet, pour conduire les marchandises jusqu'à la mer, était beaucoup plus long qu'il ne le sera avec le tracé définitivement adopté. En

---

(1) Renseignements tirés des « *Puissances au Levant* », MM. Verney et Dambmann, p. 404, 411-412.

(2) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 384.

(3) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 28.

accaparant la majorité des actions de la ligne française Mersina-Adana, les Allemands se sont assurés une porte ouverte sur le Golfe d'Alexandrette, se dispensant ainsi de faire gravir à leurs trains chargés les pentes du Taurus pour conduire les marchandises jusqu'au Bosphore. Désormais, au point de vue des exportations, la ligne se divisera en trois sections :

1° Versant nord du Taurus jusqu'au Bosphore ;

2° Du col d'Oloukichla à Mossoul ;

3° De Mossoul au Golfe.

Et chacune d'elles aura respectivement pour débouché Haïdar-Pacha, Mersina et un point à déterminer sur le Golfe Persique. Dans ces trois sections, de l'intérieur vers la mer, la ligne descendra en pentes tantôt rapides, dans la région du Taurus, tantôt douces, dans la plaine mésopotamienne. Donc, le raisonnement de von Pressel, appliqué au tracé sud, est parfaitement exact : « Trains chargés à la descente » ; et la conclusion est juste : « Economie de combustible. »

e) Enfin, les frais d'exploitation du réseau de Bagdad seront réduits au minimum, grâce aussi « aux salaires extrêmement bas » dont se contente le personnel, « tant pour le service du mouvement que pour celui de l'entretien de la voie » (1). Les ouvriers indigènes exigent un salaire moins élevé que les européens. Mais pour qu'il y ait là une source réelle d'économies, il faut que les Allemands

(1) Von Pressel, *Op. cité*, p. 28.

ne donnent pas à l'article 21 de la Convention une interprétation trop large. S'ils estiment que le Bagdadbahn doit être un débouché pour les fonctionnaires allemands, si la grande majorité des employés est d'origine européenne, il est fort à craindre que les traitements n'atteignent rapidement un taux élevé et que les frais du personnel ne grèvent lourdement le budget de la Société.

En résumé, pas plus pour les frais d'exploitation que pour les frais de construction, nous ne pouvons nous prononcer d'une façon définitive et sûre. Ce ne sont que des prévisons, dont l'exactitude ne sera démontrée que dans quelques années, lorsqu'en s'appuyant sur des statistiques, il sera permis d'établir le coût réel de l'exploitation du réseau de Bagdad.

Mais pour que l'entreprise de Bagdad réussisse, il ne suffit pas que les dépenses soient relativement faibles, il faut aussi et surtout que les recettes répondent aux espérances des concessionnaires, que les bénéfices obtenus soient en proportion des sacrifices à faire. En sera-t-il ainsi ? Nous allons essayer de nous en rendre compte en recherchant qu'elles seront les recettes probables du chemin de fer de Bagdad.

Section II

LES RECETTES PROBABLES

« S'il est difficile d'estimer, même approximativement, le coût de l'entreprise de Bagdad, il est

encore plus mal aisé d'en prévoir les recettes » (1). Cette opinion, exprimée par M. P. Imbert, est parfaitement exacte. Sans doute, en examinant les divers éléments qui sont susceptibles d'être une source de profits pour le Bagdadbahn, nous parviendrons peut-être à avoir une idée des résultats sur lesquels la Société concessionnaire est en droit de compter, mais ce ne sera qu'un aperçu bien vague et qui peut présenter avec la réalité un écart considérable, soit que les recettes dépassent de beaucoup les prévisions, soit qu'au contraire, trop optimistes, nous ayons espéré pour le Bagdadbahn des revenus excessifs.

Cependant, si nous jetons un rapide coup d'œil sur les résultats des voies ferrées déjà exploitées en Turquie d'Asie, nous ne pourrons nier que leur situation est des plus prospère. Quelques chiffres suffiront pour nous en convaincre.

Voici, par exemple, la ligne Smyrne-Aïdin-Dinaïr. Le 23 août 1867, cette ligne est ouverte à la circulation. Mais alors le rail s'arrête à Aïdin : 230 kilom. seulement de voie ferrée sont exploités ; les recettes, en cette année 1867, s'élèvent à 1.043.538 fr. ; les dépenses à 1.168.504 fr. 80, et le budget de la Compagnie se solde ainsi par un déficit de 124.966. fr. 80. Mais cette situation ne dure pas ; rapidement, la voie ferrée prend de l'extension. Dix ans plus tard, en 1877, elle réalise

(1) Le Chemin de fer de Bagdad. *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907, p. 663.

2.359.576 fr. 80 de recettes, les dépenses n'arrivent qu'à 1.418.659 fr. 20 et ainsi la Société Smyrne-Aïdin obtient un profit net de 940.917 fr. 60. Et depuis cette époque, à mesure que le rail pénètre à l'intérieur de la Turquie d'Asie, les bénéfices deviennent de plus en plus importants, atteignant, en 1885, la somme de 2.542.780 fr. 80. Puis, lorsque le réseau est entièrement exploité, lorsque Dinaïr est devenu le point terminus de la ligne, que les embranchements d'Eudemieh-Triech, de Sevké, de Tchivril, de Boudja, de Sédikenï et de Denizli ont été ouverts, les recettes s'accroissent, les dépenses de même, mais le profit net est de plus en plus fort et en 1893 le réseau total donne un bénéfice de 4.735.236 fr. 40 pour 516 kilomètres de voie ferrée. (1).

Et les résultats sont les mêmes si nous examinons la ligne Smyrne-Cassaba-Ala-Chéhir. En 1881, les recettes sont de 2.994.994 fr. 80, les dépenses de 1.140.141 fr. 60, le profit net de 1.854.853 fr. 20. En 1893, la Compagnie a réalisé 2.110.482 fr. 90 de bénéfices formant la différence entre 3.577.089 fr. 60 de recettes et 1.466.606 fr. 70 de dépenses. La situation est encore ici plus brillante que pour la ligne Smyrne-Dinaïr, il y a 169 kilomètres d'exploités au lieu de 516 et le profit net est inférieur de la moitié seulement environ (2).

De même, la Société du réseau d'Anatolie a vu

(1) Voir Verney et Damvmann. *Ouvrage cité*, p. 234.
(2) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 231.

elle aussi ses bénéfices s'accroître d'année en année, et son œuvre devenir de jour en jour plus rémunératrice. Le tronçon Haïdar-Pacha-Ismidt ne fait plus appel à la garantie kilométrique et même en 1901 il a donné un supplément de recettes de 248.250 francs (1).

Par conséquent, toutes les voies ferrées exploitées en Turquie d'Asie ont donné des résultats satisfaisants et rien ne nous autorise à supposer que le Chemin de fer de Bagdad constituera une exception. Mais dans quelles proportions se développera cette ligne au point de vue financier et les recettes que la Société concessionnaire réalisera donneront-elles un excédent suffisant non seulement pour couvrir les frais d'entretien, mais aussi pour payer l'intérêt de ces 800 millions représentant le coût de construction du Bagdadbahn ? Peut-on espérer enfin que les bénéfices s'accroîtront à un tel point qu'il sera permis un jour de procéder à l'amortissement du capital engagé ?

Pour résoudre cette question il nous faut étudier d'une façon détaillée les sources de recettes sur lesquelles compte la Société Impériale.

La ligne de Bagdad peut devenir une entreprise prospère, grâce :

1° Aux voyageurs ;

2° A la Malle des Indes ;

3° Au transport en transit ;

---

(1) Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman. André Brisse. *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 387.

4° Aux entreprises adjacentes ;

5° Aux marchandises circulant à travers la Turquie d'Asie et la Mésopotamie, et constituant le trafic local.

1° Les voyageurs. — Quels seront donc les voyageurs qui emprunteront la voie de Bagdad ?

On peut les diviser en trois catégories :

a) Les voyageurs passant actuellement par Suez ;

b) Les pélerins ;

c) Les militaires.

Il n'y a pas à se préoccuper de la population urbaine qui se trouvera sur le parcours du Bagdad. 581.500 têtes, groupées en quelques centres importants, à Koniah, Boulgourlou, Adana, Mossoul, Bagdad, Kerbela, Bassorah, ne peuvent faire vivre par leur trafic une ligne de 2.500 kilomètres de longueur. Les voyageurs seront surtout des étrangers, et parmi eux les Européens qui se rendant dans l'Océan Pacifique traversent le Canal de Suez. Et ces voyageurs auront tout avantage à suivre désormais la voie nouvelle de Bagdad. Ils y trouveront à la fois une économie d'argent et une économie de temps : alors qu'il faut aujourd'hui, en passant par Suez, 24 jours pour aller de Londres ou de Hambourg à Calcutta et 34 de Paris au Tonkin, 12 et 15 suffiront respectivement pour effectuer ce trajet. Il est à peu près certain que les 270.000 passagers qui chaque année suivent la voie maritime d'Europe aux Indes, tout

heureux de pouvoir éviter la traversée si pénible de la Mer Rouge, n'hésiteront pas à adopter la route terrestre de Bagdad. « Cette circulation, écrit M. Henri Bohler, sera la source de recettes la meilleure et la plus sûre » (1).

Ah ! si la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad compte surtout pour réaliser des bénéfices sur le trafic des voyageurs de Suez, elle se trouvera vraiment dans une situation bien précaire et l'œuvre qu'elle va entreprendre risque fort de s'écrouler dans une débâcle finale. Non, nous n'admettons pas comme M. H. Bohler que ce sera là la meilleure source de revenus pour le Bagdadbahn. Et les espérances pécuniaires que l'on doit fonder sur cette catégorie de voyageurs ne peuvent être que très faibles et ne peser dans le plateau de la balance des comptes que d'un poids bien léger. « Admettons, écrit M. A. Chéradame, que la *via* Constantinople-Bagdad détournera la majeure partie des voyageurs, — tous si l'on veut, — cette hypothèse malgré sa bienveillance extrême n'a encore rien de concluant, puisque partout dans le monde les compagnies de chemins de fer ne réalisent sur les voyageurs, même quand elles en ont, que des bénéfices relativement minimes » (2). Et, d'ailleurs, sur les 270.221 passagers qui, en 1901, ont transité par le Canal de

(1) Le Chemin de fer de Bagdad. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 290.

(2) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 139.

Suez, il n'y avait que 92.046 passagers civils, 41.661 spéciaux (pélerins, émigrants, transportés), tous les autres, c'est-à-dire 136.514, étaient des militaires, dont le transport a toujours lieu à des prix très réduits.

La voie ferrée de Bagdad recrutera aussi une clientèle importante de voyageurs dans les pélerins. Chaque année de l'Inde et de la Perse, descendent en caravane des milliers de pieux musulmans. Ils vont se prosterner devant les tombeaux sacrés de Nedjef « dont la mosquée possède des reliques d'Ali » de Hasmié où dorment « les trois Imans Moussa, Mohammed et Hassan », de Kerbela où se trouvent les restes de Houssein et de l'Iman Abbas, de Samora qui vit pour la dernière fois le Mahdi. Les autres, plus courageux ou plus zélés, poursuivent jusqu'à la Mecque pour prier sur le tombeau de Mahomet. Et ces caravanes accomplissent des centaines de kilomètres pour déposer dans le sanctuaire des morts qu'ils vénèrent les plus riches présents : Tapis ornés de perles fines, chandeliers en or massif, bijoux recouverts de diamants et de pierres précieuses (1). Tous, des plus humbles aux plus fortunés, ils apportent leurs dons, s'associant parfois plusieurs familles pour les offrir plus beaux. On évalue à environ 300.000 le nombre de ces Musulmans qui tous les ans se rendent aux Lieux-Saints. Lorsque la ligne de Bagdad sera construite, peut-être ces

(1) V. Vital Cuinet. *Turquie d'Asie*, t. III, p. 181.

pélerins utiliseront-ils la voie ferrée, surtout lorsqu'existeront les embranchements Kanikin-Sadidjé et Tell-Habesch-Alep et Damas. Mais c'est là une pure hypothèse car, avec raison, M. H. Bohler fait remarquer « qu'il n'est pas démontré que les Arabes consentent à monter dans un wagon chrétien, ou à faire une forte dépense pour aller accomplir leurs dévotions » (1). Et, d'ailleurs, ces pélerins jouiraient probablement d'un tarif réduit et ne laisseraient que de maigres bénéfices.

Enfin, il y a une dernière catégorie assez nombreuse de voyageurs que le Bagdadbahn transportera : ce sont les militaires. Mais ici encore les recettes seront peu importantes. En vertu de l'art. 17 de la Convention de 1903, « le transport des militaires des armées de terre et de mer, voyageant en corps ou isolément, tant en temps de paix qu'en temps de guerre », se fait dans des conditions spéciales, et ils pourront circuler sur la ligne de Bagdgad en ne payant que quart de place seulement.

En résumé, si le nombre des voyageurs peut paraître, au premier abord, assez élevé, les recettes correspondantes ne seront que peu sensibles parce qu'il manquera au Chemin de fer de Bagdad le trafic des voyageurs de luxe, de ceux précisément dont le transport est rémunérateur.

---

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, article cité, p. 291.

2° La Malle des Indes. — Lorsqu'il s'agit de services postaux, la rapidité est une condition essentielle. Il est permis dès lors d'espérer que, le railway de Bagdad terminé, la Malle des Indes, courrier entre Londres et Bombay, adoptera la voie nouvelle. Et son passage, prétend-on, donnera inévitablement des bénéfices importants. Aujourd'hui, pour aller d'Angleterre aux Indes par Calais, Dijon, Modane, Naples, Brindisi et le Canal de Suez, les malles-postes mettent en moyenne 14 jours 16 heures. Quand une voie ferrée joindra Constantinople au Golfe Persique, le parcours entre l'Occident et l'Orient pourra s'effectuer ainsi :

Londres-Constantinople. — *Viâ* Calais-Munich-Vienne	3 jours
Constantinople-Koweit	2 jours 12 heures
Koweit ou Kazima-Bombay..	4 jours 22 heures
Temps employé pour les transbordements	environ 14 heures
Total :	11 jours.

soit une économie de 3 jours 6 heures (1).

Le gain de temps est donc considérable et le gouvernement britannique n'hésitera pas à faire suivre ce trajet à la Malle des Indes !

C'est l'opinion soutenue par les plus fervents partisans du Bagdadbahn, par ceux qui ont une absolue confiance dans le succès de l'entreprise. Mais : 1° il n'est nullement démontré que l'Administration anglaise consente à modifier le parcours

(1) Les intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman. *Revue géographie*, juin 1902, André Brisse, p. 489.

de ses malles-postes. Il ne suffit pas qu'un service soit rapide, il faut encore et surtout que sa sécurité, que sa régularité soient certaines. Or, au moins pendant les premières années d'exploitation, les trains circulant sur la ligne de Bagdad seront toujours exposés à une attaque inopinée des bandits kurdes, et une surveillance militaire, même très sérieuse, ne pourra mettre les convois à l'abri d'un coup de main audacieux. Les Anglais ne voudront pas exposer le courrier d'Orient à un enlèvement toujours possible. Ils négligeront la rapidité de la voie allemande d'Asie, prenant plutôt en considération son insécurité. N'en avons-nous pas déjà un exemple probant ? La Malle des Indes, malgré la construction d'une voie ferrée Budapest-Salonique, a toujours continué à passer par Naples et Brindisi, et cependant cette ligne nouvelle eût diminué son trajet. Mais l'Angleterre estima que, vu les troubles des Balkans, il était imprudent de faire traverser cette région par ses malles-postes emportant toujours des valeurs considérables. Plus tard, lorsque la locomotive aura chassé devant elle les tribus kurdes et bédouines, les refoulant dans les montagnes ou les dispersant dans la steppe, alors, peut-être, la ligne de Bagdad deviendra la voie postale entre le Royaume-Uni et son Empire de l'Inde ; mais cela exige encore de longues années et il serait puéril d'admettre que, dès le début de l'entreprise, le courrier anglais délaissera la route maritime de Suez.

2° Et même, lorsque la Malle des Indes passera

par Bagdad, elle ne procurera à la Société Impériale que de minimes bénéfices !

Cette deuxième source de recettes est donc non seulement hypothétique, mais encore de peu d'importance, et ce n'est pas elle non plus qui rendra prospère la situation pécuniaire de Bagdadbahn.

3° Le transport en transit. — La ligne de Bagdad, dit-on, drainera tout le commerce de la Perse, de l'Inde, de l'Extrême-Orient vers l'Europe, et réciproquement. Le transit des marchandises sera pour la voie allemande une source précieuse de revenus ; le commerce international lui procurera d'abondantes recettes. Si les voyageurs laissent peu de bénéfices, il n'en est pas de même du transport des marchandises. La voie ferrée fera à la route maritime une concurrence désastreuse et désormais la majeure partie des importations et des exportations d'Europe en Asie ou d'Asie en Europe passeront par Bagdad !

Mais ici encore plusieurs réserves s'imposent, et nous ne saurions adopter la thèse que nous venons d'exposer sans formuler de profondes restrictions :

1° Il n'est pas du tout certain que le commerce international désertera le canal de Suez. Comme le fait très justement remarquer M. P. Imbert, « la grande route commerciale est avant tout la mer. La concurrence des lignes de navigation l'emportera toujours sur une voie mixte qui exige un transport coûteux par chemin de fer avec deux

transbordements sans autre avantage qu'un gain de temps dérisoire » (1). Il est en effet probable que les Compagnies maritimes anglaises concurrencées par le Bagdadbahn effectueront le transit des marchandises dans des conditions aussi favorables que la voie ferrée, diminuant leurs tarifs, s'efforçant de faire un service rapide. Et dans cette rivalité entre le canal de Suez et le Chemin de fer de Bagdad, celui-ci semble devoir succomber. « L'artère Bosphore-Golfe Persique, écrit Von Pressel, vu sa grande extension (2.700 km.), ne doit pas prétendre à servir pour les transports en grande masse » (2), et plus loin il ajoute : « Les marchandises en grande masse, celles destinées à l'exportation comme celles qui arrivent de l'étranger ne prendront jamais la voie de terre, le transport par mer étant plus facile, plus commode et surtout plus convenable, étant excessivement moins coûteux » (3). C'est également l'avis de M. Dubief : « Les marchandises lourdes et encombrantes, affirme-t-il, préfèreront toujours la voie d'eau » (4). Et le colonel Rogalla von Bieberstein, un des admirateurs les plus exaltés de la future entreprise, reconnaît lui aussi « que le Chemin de fer de Bagdad ne pourra faire concurrence à la

(1) *Revue des Deux-Mondes*. « Le Chemin de fer de Bagdad », 1er avril 1907, p. 663.

(2) Von Pressel, *Op. cit.*, p. 44.

(3) *Id.*, p. 68.

(4) *Le Chemin de fer de Bagdad*, par M. Dubief, *Revue Bleue*, 15 juin 1907, p. 740.

route maritime que pour le transport des marchandises d'une valeur particulière et d'un petit volume » (1). Le docteur Hermmann, enfin, manifeste des appréhensions analogues (2).

Coût plus élevé! Ce n'est pas là la seule raison pour laquelle la voie terrestre succombera dans sa lutte contre la mer ! L'insécurité, déjà alléguée, pour démontrer que la Malle des Indes ne suivrait pas la ligne allemande, se retrouve également ici en ce qui concerne les marchandises. Les commerçants ne voudront pas exposer leurs produits à la rapine et aux vols des tribus insurgées qui sont encore la terreur de certaines régions de la Turquie d'Asie. Sans doute, par voie de mer, le naufrage est toujours possible et la tempête peut engloutir des cargaisons entières. Mais ce n'est là qu'exception. Les risques sont d'ailleurs couverts par l'assurance maritime et alors même que la Société Impériale s'engagerait, elle aussi, à indemniser les commerçants de la perte subie, ceux-ci ne redouteront pas moins les attaques de ces bandes pillardes qui, en renouvelant leurs exploits, nuiraient à la régularité dans les livraisons, à l'exactitude dans les expéditions, toutes choses nécessaires au développement du commerce international.

Mais plus tard, dira-t-on, lorsque la sécurité sera réelle, la voie ferrée ne sera-t-elle pas choisie de préférence à toute autre pour le transport en tran-

(1) *Revue cercle militaire*, 29 mars 1902, p. 322.
(2) V. André Chéradame. Ouvrage cité, p. 179.

sit ? Nous ne le croyons pas. Un inconvénient subsistera : Le double transbordement des marchandises. Et dès lors le problème de la traversée du Bosphore s'est trouvé posé. Les Allemands comprennent très bien que sa solution aura une répercussion favorable sur leur Bagdad et si jamais on parvient, soit par un tunnel, soit par un pont, à franchir le Bosphore, leur réseau ferré d'Asie prendra une extension plus considérable.

Pont ou tunnel ? Les deux systèmes ont leurs partisans et les projets ont été multiples et variés. Dès 1870, le Gouvernement Impérial ottoman se préoccupait déjà de réunir les rivages d'Europe aux côtes d'Asie. Et Von Pressel fut chargé par le ministre des travaux publics turcs d'élaborer un plan général. Le projet auquel s'arrêta l'ingénieurs Wurtembergeois « comportait l'établissement d'une grande gare principale pour voyageurs, sur la rive droite de la Corne d'Or, près du pont supérieur à Oun-Kapan. Relier cette gare avec le réseau de Roumélie par une ligne le bord de la Corne d'Or jusqu'à Eghri Kapou. De là se tourner vers le Sud au moyen d'un souterrain dans la vallée de Vlanga et gagner la section Sirkédji-Yédicoulé à l'échelle de Psamatia. Construire près d'Eghri-Kapou une traversée de la Corne d'Or en remblai, en laissant deux ouvertures pour le passage des embarcations et gagner, ainsi, l'autre rive à Hasskeuy. De là percer la hauteur d'Aïvan-Séraï par un souterrain et arriver dans les basfonds de Kanin-Pacha. De là passer en tunnels ju-

meaux des hauteurs de Péra, Foundoukli, le Bosphore et Scutari et déboucher à Haïdar-Pacha.

Ce projet comporterait deux grandes gares, à Oun-Kapan et à Haïdar-Pacha et sept stations d'arrêt : Vlanga, Ak-Séraï, Eghri-Kapou, Hasskeuy, Kanin-Pacha, Fondoukli et Scutari, ces deux dernières en sous-sol » (1).

Tel était le plan dressé par Von Pressel : mais à la construction d'un tunnel, d'autres esprits préfèrent l'établissement d'un pont et vers 1880 un ingénieur allemand, Victor Seseman, alla reconnaître très minutieusement les fonds du détroit. Il y a cependant entre les divers ingénieurs préconisant ainsi ce gigantesque viaduc des divergences profondes sur le mode et le lieu de construction. « Les uns veulent un pont tubulaire immergé désigné sous le nom de *Subaquëous Viaduct,* afin de respecter l'admirable perspective du Bosphore ; les autres proposent la construction d'un pont sur les Dardanelles ; d'autres enfin un pont ordinaire reliant la pointe du Sérail à Stamboul au sud de Kizkoulé près Scutari ; ce dernier ouvrage aurait 2.000 mètres de longueur ; une traversée de 500 mètres permettrait le passage des navires ; le tablier du pont aurait 15 mètres de large et 40 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Un autre projet, dressé par des capitalistes français, se proposait d'unir Rouméli Hissar (rive d'Europe) à Anatolie Hissar (rive d'Asie). Ces

(1) V. Pressel. *Op. cit.*, p. 70 et 71.

deux localités se trouvent à une dizaine de kilomètres au nord de Constantinople ; le pont qui serait très court, 800 mètres de longueur, et qui aurait une hauteur de 70 mètres, ne masquerait pas le splendide panorama de la Corne d'Or » (1).

Et un Allemand, M. Siegmund Schriedér a fait de ce dernier projet une description d'un lyrisme exalté. « L'effet architectural de la masse métallique, écrit-il, richement dorée, suspendue sur des piles couronnées de coupoles et de minarets étincelants et brillamment éclairée la nuit serait fantastique. Ce pont constituerait la fermeture formidable de cette enfilade d'ouvrages fortifiés dont les côtes turques sont hérissées. Ses débouchés en Asie et en Europe seraient défendus par des têtes de pont puissantes ; ses piles seraient armées de batteries cuirassées tournantes dont le tir à grande distance coulerait infailliblement toute escadre aventurée dans le détroit... Les trains express de l'avenir pourront aller directement de Berlin en Babylonie en cinq jours » (2).

Mais l'exécution de cette œuvre à la fois gigantesque et superbe nécessiterait des dépenses énormes auxquelles le Gouvernement ottoman est incapable de faire face. La Compagnie de Bagdad, elle non plus, ne saurait l'entreprendre d'ici de

---

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 219 et 220.

(2) André Brisse. « Les Intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman », *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 398, note 4.

longues années ; la construction de son railway sera suffisamment onéreuse sans y ajouter d'autres frais aussi considérables que ceux entraînés par l'établissement d'un tunnel ou d'un pont.

Donc, nous croyons que, pendant bien longtemps encore, pour aller de Hambourg au Golfe Persique par la ligne de Bagdad, on ne pourra éviter les deux transbordements. C'est là un grave inconvénient qui mettra le Bagdadbahn dans une situation défavorable vis-à-vis du canal de Suez. Que la voie terrestre d'Asie détourne une partie du trafic maritime, cela peut arriver ; mais qu'elle l'absorbe entièrement, nous répondrons un « non » catégorique. Seules, toutes les exportations turques à destination de la Perse emprunteront la ligne de Bagdad, mais elles sont peu importantes et en 1901 elles représentaient seulement 2.500 chargements de wagon (1).

Le transport en transit ne semble donc pas lui non plus devoir procurer à la Société concessionnaire de bien grosses recettes.

4° Les entreprises adjacentes. — Mais il n'en sera pas de même pour les entreprises adjacentes sur lesquelles les Allemands fondent de grandes espérances. Par les articles 9, 13, 23, 25 et 33 de la Convention, ils ont su se réserver et un service de navigation à vapeur ou à voile sur l'Euphrate,

(1) Henri Bohler. *Questions diplomatiques et coloniales.* Article cité, 1er mars 1903, p. 290.

le Tigre et le Chatt-el-Arab et l'exploitation de tuileries et de briqueteries sur les points qu'ils jugeront convenables ; ils ont été assez habiles pour se faire concéder à Bagdad, à Bassorah et sur un point à déterminer sur le Golfe Persique la construction de ports et de quais ; ils ont accaparé par avance l'énergie électrique produite dans la région traversée par leur chemin de fer, par les chutes d'eau et les barrages ; enfin ils ont imposé à la Compagnie assurant le service entre Constantinople et Haïdar-Pacha, des obligations telles qu'ils l'absorberont bientôt et assureront ce trafic maritime pour leur propre compte. Si les Allemands réalisent ces entreprises, il n'est pas douteux qu'ils trouveront là des bénéfices importants qui alimenteront le budget de la Société Impériale. Certainement, ils sauront en tirer profit et grâce aux industries qu'ils créeront, les entrepreneurs donneront à la Turquie d'Asie un essor commercial encore inconnu. Et ce développement économique aura pour conséquence naturelle un trafic d'autant plus considérable que la renaissance agricole ne tardera pas à se produire.

Le transport des marchandises ! Voilà la source véritable des recettes du Bagdadbahn. Comme le dit M. P. Imbert : « Une artère aussi étendue que le railway de Bagdad ne peut vivre que de trafic local » (1). Ce trafic existera, par le rail allemand

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907. Article cité, p. 664.

il augmentera, si les paroles de Turkan Pacha ne restent pas éternellement dans le domaine de la prophétie, mais deviennent une réalité vivante : Ce trafic apportera au Bagdad des ressources inespérées « si les régions situées sur son parcours voient leur prospérité s'accroître et si de nouveaux centres de civilisation et de richesses surgissent de tout côté. » Il faut que cette terre mésopotamienne, qui fut autrefois le grenier du monde, soit intensifiée par les procédés modernes introduits avec la locomotive, que les vastes plaines voient le blé recouvrir leur sol comme au temps jadis, que les jardins de Mossoul, de Bagdad et de Bassorah soient ressuscités, que les houillères et les mines soient exploitées. Il faut que ce soit cette terre fertile, ce riche sous-sol qui fournissent des éléments suffisants pour que l'entreprise de Bagdad puisse vivre et prospérer.

Jusqu'à quel degré parviendra cette activité industrielle ? Quelle sera l'intensité de cette renaissance agricole ? L'une et l'autre ne constituent-elles pas une pure hypothèse, un rêve dont on ne doit jamais atteindre la réalisation ? Lorsque nous aurons essayé d'apporter une solution à ces questions qui sont si intimement liées au Chemin de fer de Bagdad, parce que d'elles dépend son succès définitif, alors seulement il nous sera permis de conclure sur le point de vue financier de l'œuvre allemande. Les voyageurs, la Malle des Indes, le transport en transit ne seront pour le Bagdadbahn que des recettes accidentelles, ne lui procu-

reront que de faibles revenus. Les entreprises adjacentes, le trafic local, c'est sur eux que doit compter la Société Impériale, c'est d'eux qu'elle doit attendre le plus clair de ses bénéfices. Mais ceux-ci, comment les évaluer ? Nous ne le pourrons qu'après avoir étudié le côté économique du Chemin de fer de Bagdad.

CHAPITRE III

LE POINT DE VUE ÉCONOMIQUE

Section I. — *L'Industrie.* — I. Les richesses minières de la Turquie d'Asie. — II. La renaissance industrielle semble facile.

Section II. — *Le Commerce.* — I. Le commerce actuel du réseau d'Anatolie. — II. Le rail développera le commerce. — III. Les concurrents du chemin de fer de Bagdad.

Section III. — *L'Agriculture.* — I. L'état actuel des pays traversés par la future ligne. — II. L'état futur. — III. Les allemands réussiront-ils dans leur œuvre de renaissance agricole? — IV. La question de l'irrigation. — V. La question de la colonisation.

Appendice. — Conclusion financière sur le chemin de fer de Bagdad. — Les conditions nécessaires au succès du Bagdabahn.

Le trafic local sera donc d'autant plus important que la situation économique de la Turquie d'Asie sera plus florissante. Par conséquent, il dépend à la fois du développement industriel, du mouvement commercial, de la renaissance agricole, des régions que le Chemin de fer de Bagdad traversera. Industrie, commerce, agriculture, ce sont les trois principales branches de l'activité économique d'un pays et nous devons rechercher successivement quelle influence aura sur chacune d'elles l'entreprise allemande.

Section Première

L'INDUSTRIE

D'après M. Henri Bohler, la renaissance industrielle sera aisée à provoquer. « Les forces naturelles, écrit-il, sont abondantes et faciles à capter, les richesses minières paraissent facilement exploitables » (1). Peu de pays ont un sous-sol aussi riche que celui de la Turquie d'Asie. Dans cette partie de l'Empire ottoman « où toutes les formations géologiques et minéralogiques se trouvent représentées », existent des minerais les plus divers, depuis les plus précieux jusqu'aux plus vulgaires. Sur le parcours de la future ligne et de ses embranchements s'étendent de nombreux gisements dont l'activité humaine ne tardera pas à tirer profit, lorsqu'il existera une voie de communication suffisante et commode pour exporter le minerai mis à jour, brut ou transformé.

Et tout d'abord la houille se rencontre en quantité considérable : à Erégli, bassin houiller de 100 kilom. de longueur sur 10 de largeur, encore inexploité. M. de Peyerimhoff n'attache qu'un intérêt médiocre à ces charbonnages d'Erégli, sous prétexte qu'étant de qualité inférieure, ils ne pourront avantageusement lutter sur les marchés étrangers, contre les houilles anglaises, et il estime qu'ils ne

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 292.

pourront « s'assurer avant longtemps un débouché sérieux » (1). Mais ce charbon servira toujours de combustible aux locomotives du futur railway, il sera toujours assez bon pour alimenter les machines des usines qui surgiront sur cette terre d'Asie. Ainsi, l'exploitation des mines d'Erégli s'imposera puisque dans le pays même il y aura un débouché certain.

Et ces houillères ne sont pas uniques en Turquie d'Asie ; il en existe une multitude d'autres, moins importantes sans doute, mais susceptibles de fournir un rendement appréciable. Telles sont celles de Sochia, dans le vilayet d'Aïdin, déjà exploitées par des Anglais, qui y extraient 500.000 tonnes par an, et celles du Djebel-Hamrin, à 90 kilom. nord-est de Bagdad. Dans le vilayet d'Angora où ils ont déjà obtenu plusieurs concessions, de Mossoul, de Sivas, les Allemands rencontreront, à proximité de leurs rails des gisements houillers suffisants sinon pour permettre l'exportation, du moins pour subvenir à la consommation des industries qui se créeront.

En Mésopotamie, les bassins pétrolifères d'Erbil, de Kerkout et de Tékrit, feront aux pétroles russes de Bakou une redoutable concurrence ; ils seront l'objet d'une abondante exportation qui ne contribuera pas peu à augmenter le trafic de la dernière section du Bagdadbahn.

---

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, 15 avril 1901, Le Chemin de fer de Bagdad, p. 27.

Et si des ingénieurs veulent créer dans les régions tributaires de la ligne de Bagdad et de ses embranchements des centres industriels, ce leur sera travail facile et nul doute que les entreprises ne réussissent car dans le pays même ils trouveront tous les minerais à la transformation desquels ils voudront procéder. Dans le district de Zeïtoun le fer est en abondance et Karsanti, dans le vilayet d'Adana, en possède également une mine. A côté du fer, le cuivre dont la production était considérable dans l'antiquité, puisque « l'airain qui a servi à la construction du temple de Jérusalem et du palais de Sidon provenait des minerais de cuivre que l'on extrayait du massif du Taurus (1). Et cette production est toujours aussi « exhubérante » : A Arghana seulement, non loin de Diarbékir, 3.000 tonnes sont extraites chaque année bien que l'installation soit défectueuse, que les procédés de travail ne soient pas perfectionnés ! Quelle source de trafic pour le Bagdadbahn, rien qu'avec l'exportation du cuivre, lorsque l'exploitation sera mieux dirigée et que des mines nouvelles à Mohalitich, Elma-Dagh et Coursak seront mises en valeur. Outre le cuivre et le fer, les Allemands pourront encore exploiter les mines de chrome dans les vilayets de Koniah, d'Angora, d'Adana. Ce minerai dont l'exportation a atteint 600 tonnes en 1904 et 1905 pour la région d'Adana

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 12.

seulement (1) semble devoir être inépuisable puisque chaque année des mines nouvelles sont découvertes. La nature a également doté ce sol asiatique de dépôts de matières rares et précieuses : l'or se rencontre, en petite quantité, il est vrai, dans les provinces d'Angora et de Mossoul ; le plomb argentifère est très répandu : A Adana il y a « des mines très riches qui seraient d'un excellent rapport » (2). Il en serait de même de celles d'Angora et de Kir-Chéhir et l'on prétend que celles de Bulgar-Dagh, dans le vilayet de Koniah pourraient produire 8 millions par an. Et dans cette Asie Turque on trouve encore de l'antimoine à Aïdin et Angora, de l'alun à Kara-Hissar, de l'argent à Diarbékir, de l'arsenic près de Mossoul, du mercure à Aïdin, du manganèse à Angora et à Koniah. Le gypse est abondant ; il y en a partout, et les mines de sel gemme sont d'une production fabuleuse, donnant 4.500.000 kg.par an à Bagdad, 3.400.000 à Bassorah, mines dont cependant la richesse est, paraît-il, bien inférieure à celles encore inexploitées des environs de Mossoul (3).

Il est bien entendu que nous n'avons cité ici que les gisements se trouvant dans les régions tributaires de la ligne de Bagdad et de ses embran-

---

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 266.

(2) Verney et Dambmann. *Les Puissances au Levant*, p. 414.

(3) Ces renseignements ont été pris, pour la plupart, dans le livre de MM. Verney et Dambmann, p. 405 et suivantes.

chements. Mais ne suffiraient-ils pas, exploités par des hommes intelligents, à créer dans ces pays une activité industrielle très intense. Ce qui manque surtout, en Turquie d'Asie, ce sont des voies de communication. Pour se développer, une industrie a besoin d'avoir des débouchés et elle ne peut en acquérir que si les lignes de chemin de fer ou les routes du pays où elle s'exerce lui permettent d'expédier ses produits d'une façon rapide et sûre. Et c'est précisément ce qui fait défaut dans l'Empire ottoman d'Asie. Jusqu'à ce jour, sauf le réseau d'Anatolie, il n'existe en Asie Mineure ou en Mésopotamie que des routes mal entretenues que suivent les lentes caravanes, ou le Tigre et l'Euphrate que descendent les keleks toujours exposés à un audacieux coup de main des pillards à l'affut derrière les roseaux bordant le fleuve ! Mais avec le rail, la situation certainement changera. La mer ne sera plus qu'à quelques heures de distance ; le débouché sera ouvert et l'industrie utilisera les ressources naturelles que la région renferme. Elle cessera de demeurer à l'état d'ébauche, d'embryon ; son développement amènera une activité nouvelle, un trafic considérable, dont le Bagdadbahn retirera de sérieux bénéfices.

Oui, avec le rail les industries anciennes renaîtront, celles qui existent actuellement s'intensifieront, et de nouvelles apparaîtront bientôt. Ce qui manque à ce pays pour qu'il y ait une vie industrielle importante, ce sont des hommes, ingénieurs et entrepreneurs, apportant leur intelligence et

et leurs capitaux, persévérants et tenaces, secouant l'apathie des indigènes, transformant leur méthode routinière et la remplaçant par des procédés nouveaux et plus productifs. Eh bien, ces hommes viendront sûrement en Turquie d'Asie dans les hauts plateaux d'Anatolie comme dans la plaine de Mésopotamie, du jour où avec le Bagdadbahn ils auront une voie d'exportation rapide par laquelle ils écouleront à travers le monde entier les produits de leurs usines. « Les industries de Mésopotamie sont très anciennes et très rudimentaires », écrit M. Eugène Yung (1). Mais lorsque la locomotive aura fait connaître dans ces régions la civilisation moderne, elles se transformeront, se mettront au même niveau que les industries d'Europe et dès lors, pourquoi, comme elles, ne réussiraient-elles pas ? Les Compagnies européennes de Chemin de fer trouvent dans le trafic des marchandises le plus clair de leurs bénéfices, particulièrement élevés sur les lignes traversant des régions industrielles. Pourquoi n'en serait-il pas de même de la Compagnie de Bagdad ? Les fonderies indigènes de Tokat, près des mines de cuivre d'Arghana, qui emploient déjà 300 ouvriers prendront une extension nouvelle sous l'habile direction d'ingénieurs européens. La locomotive fera renaître les tanneries de Koniah, d'Adana, de Diarbékir, de Sivas, de Mossoul et de Bagdad. Les minoteries d'Adana, de Koniah, d'Aïdin et d'Angora ; les

(1) Eugène Yung. *Ouvrage cité*, p. 127.

filatures de coton et de soie de Diarbékir et d'Adana, de Mossoul et de Bagdad verront leur nombre de métiers s'accroître du jour où l'exportation sera facile, où la sûreté et la rapidité des livraisons pourront être obtenues ; les fabriques de tapis d'Angora et de Koniah, de mousselines de Mossoul, d'étoffes légères de foulards et de soie de Bagdad et de Bassorah deviendront les égales des plus grandes fabriques d'Europe. Et se développeront aussi dans diverses villes où elles ont déjà une certaine importance, d'autres industries qu'il serait trop long d'énumérer, notamment les savonneries, les huileries et surtout les briqueteries, qui ont eu « dans les temps anciens une prospérité fabuleuse », qui ont permis de construire « les cités enchanteresses de Sémiramis, de Nabuchodosor et d'Aroun-al-Raschid » (1).

Cette activité industrielle sera une source de revenus précieuse pour le Chemin de fer de Bagdad parce qu'elle entraînera comme corollaire inévitable, comme conséquence naturelle, le développement du trafic local et du commerce international en Turquie d'Asie.

Section II

LE COMMERCE

« Un pays, sans routes ni ports, abandonné à l'état de nature, ne peut prétendre à aucun progrès,

(1) Eug. Yung. *Ouvrage cité*, p. 128. V. également Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 455 et suivantes.

soit matériel, soit moral. L'accroissement de la prospérité d'un pays et le développement des affaires, en un mot presque toutes les ressources qui constituent la richesse et le bien-être, dépendent absolument des facilités que procurent les grands travaux publics. En résumé, ce n'est pas le développement des affaires et des richesses qui provoquent un bon système de voies de communication, mais bien un bon système de voies de communication qui amène ce développement ». Ces paroles que son excellence Hassan Fehmi Pacha insérait dans un de ses rapports s'appliquaient précisément à l'Empire ottoman d'Asie. Oui, le développement des affaires, c'est-à-dire du commerce, est lié d'une façon très étroite aux facilités de communication existant dans un pays. Par conséquent, plus les relations seront commodes, plus le transport des marchandises s'effectuera rapidement, plus le commerce d'un pays aura des tendances à s'accroître. Quelques chiffres en ce qui concerne la Turquie d'Asie avant et après l'établissement du réseau d'Anatolie suffiront à prouver le bien fondé des paroles d'Hassan Fehmi Pacha.

Pour le vilayet d'Angora, en 1887, avant la concession à M. Alfred Kaula de la ligne Ismidt-Angora, les importations du vilayet d'Angora ne sont que de 10.742.760 francs et les exportations de 10.788.120 fr. Dix ans plus tard, en 1887, alors que la voie ferrée traverse ces régions, si les importations ne se sont élevées qu'à 11.578.719 fr.60, les exportations, en revanche, ont plus que doublé et

atteignent 25.889.976 fr. (1). Et ce qui prouve également que le commerce s'est accru, ce sont les recettes chaque année plus fortes qu'ont réalisées la ligne Haïdar-Angora et la ligne d'Eski-Chehir-Koniah, ce qui le prouve encore, c'est que la quantité de marchandises ayant circulé sur ces deux lignes était seulement :

Pour la 1re de 74.200.000 kilog ..... en 1891
de 87.876.000 ..... en 1895
Pour la 2e de 26.063.377 ..... en 1895

tandis qu'au contraire en 1896 leur total s'est respectivement élevé, savoir :

à 158.112.896 pour la ligne Haïdar-Angora
à 60.320.489 pour la ligne Eski-Chehir-Angora. (2).

En veut-on d'autres exemples aussi frappants ? Pour la gare d'Afioun-Kara-Hissar seulement, les expéditions ont augmenté, en 10 ans, dans la proportion de 1 à 20. (3).

De même pour le vilayet d'Adana, le commerce total en 1887 a eu une valeur de 11.861.942 fr. 60, en 1896 il était de 25.573.716 fr. et depuis, il lui a suffi de 5 années pour s'accroître presque du double (4). Le colonel Rogalla Von Bieberstein estime le trafic du chemin de fer d'Anatolie, en 1900 à 250.000 tonnes de céréales, 10.000 tonnes de sel

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 225.
(2) *Id.*, p. 227.
(3) Paul Imbert. *Revue des Deux-Mondes*. Article cité, 1er avril 1907, p. 665.
(4) Verney et Dambmann *Ouvrage cité*, p. 237.

gemme, 40.000 tonnes de laine, 9.500 tonnes de fer et d'articles de fabrication allemande, 6.000 tonnes de pétrole russe, 4.000 tonnes de sucre autrichien. Et plus loin il ajoute : « Le commerce prendra évidemment un développement encore plus grand lorsque le nouveau chemin de fer permettra le transport des marchandises à meilleur marché et plus rapidement. » (1). A l'artère principale, en effet, viendront s'ajouter des embranchements qui iront drainer les marchandises, facilitant les affaires, dans les grandes villes que la voie principale ne desservira pas. M. H. Bohler semble méconnaître l'importance réelle de ce trafic commercial lorsqu'il écrit que « le mouvement des marchandises sera probablement très limité et se réduira à l'enlèvement des produits locaux et au transport des importations étrangères arrivant par Haïdar-Pacha ou le Golfe Persique, à destination de l'Anatolie, de la Mésopotamie et de l'Irack, importations relativement peu considérables, qui s'élèvent péniblement aujourd'hui à 60 millions de francs pour les deux dernières régions ». (2). A cette affirmation nous croyons que l'on peut opposer un double argument pour la combattre :

1° Le mouvement des marchandises sera limité parce qu'il ne comprendra que le trafic local ? Mais lorsque le rail aura développé l'industrie

(1) *Revue du Cercle militaire*, 22 mars 1902, p. 324.

(2) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 290.

dans la Turquie d'Asie, lorsque sous son influence bienfaisante, le sol aura recouvré sa fécondité parce qu'il aura apporté avec lui les procédés nouveaux de culture et de civilisation, lorsque, rendant l'écoulement des produits plus facile, il aura incité les hommes à travailler et à créer, alors la production, secondée par la nature elle-même, qui a donné à cette terre d'Asie la fertilité et à son sous-sol la richesse, sera abondante et fera naître un trafic considérable, source réelle de revenus pour le Bagdadbahn.

2° M. H. Bohler semble n'attacher qu'une importance médiocre au commerce international, qui ne s'élève aujourd'hui pour les importations, dit-il, qu'à 60 millions de francs en Irack et Mésopotamie. Mais nous venons de voir, au début de cette section, que la construction du réseau d'Anatolie avait eu pour conséquence d'accroître dans de très fortes proportions le mouvement commercial avec l'étranger, des régions qu'il traversait. Chaque année, le chiffre d'affaires augmente, et aujourd'hui encore cette progression continue.

Sur quels arguments dès lors pourrions-nous nous appuyer pour soutenir que ce qui s'est manifesté en Anatolie ne se produira pas en Mésopotamie, et que la ligne de Bagdad entièrement construite n'apportera dans le pays des Fleuves aucune augmentation de commerce international ? Au contraire, nous croyons que le commerce se développera d'autant plus que la population augmentera, que le réseau sera plus étendu et consti-

tuera, une fois terminé, la ligne droite, par conséquent la voie la plus courte, entre l'Europe d'une part, la Perse et les Indes d'autre part.

Cependant certains auteurs soutiennent que la voie ferrée ne parviendra pas à absorber le trafic local tout entier. Le chemin de fer de Bagdad devra lutter à la fois et contre le chameau et contre le kelek. « La grande concurrence que les chemins de fer turcs ont à redouter, écrivent MM. Verney et Dambmann, est celle des chameliers. C'est là le grand écueil des railways, car le dromadaire franchit les plaines, les montagnes et les déserts, et si les difficultés orographiques nécessitent de nombreux détours des voies ferrées, les caravanes suivent la ligne directe et peuvent ainsi lutter avantageusement contre le chemin de fer. C'est aussi une des raisons pour lesquelles les lignes doivent être établies le plus économiquement possible » (1). Pour M. V. Bérard, cette concurrence faite par le chameau à la locomotive sera triomphante (2).

Cependant, il nous semble bien que, malgré tout, celle-ci doive l'emporter sur celui-là. C'est vrai, les caravanes peuvent suivre une voie plus directe, mais la locomotive, par sa vitesse, ne se rattrapera-t-elle pas des détours du chemin ? Il semble, en outre, que le transit par la voie ferrée offre plus de sécurité que le transport à dos de chameau. On

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 215.
(2) Victor Bérard. *Vers Bagdad et le Golfe*, p. 266.

pourra, peut-être utiliser ce dernier pour les marchandises d'un poids léger et de petit volume ; pour les autres, la voie ferrée sera toujours préférable et préférée. Peut-être pas dès le début, mais dans un temps prochain, le convoi chassera la caravane et la concurrence n'existera bientôt plus, surtout lorsque les embranchements de la ligne de Bagdad sillonneront la Turquie d'Asie du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Pas plus redoutable ne nous paraît devoir être la concurrence des keleks (1). En effet, ces keleks ne peuvent que descendre le fleuve et non le remonter, et encore leur navigation est-elle impossible dans les saisons sèches où l'Euphrate et le Tigre ont leurs eaux très basses et au moment des crues, où leur courant est extrêmement rapide, « comparable au vol d'une flèche ». Seuls, les petits bateaux à vapeur qui remontent jusqu'à Bassorah et Bagdad, particulièrement la Compagnie anglaise Lynch « l'Euphrates and Tigris Steam Navigation », lutteront, peut-être avec succès, contre le Bagdadbahn dans ses dernières sections ; mais d'une façon générale, le commerce local et international suivra, dans sa majeure partie, la voie ferrée Bosphore-Golfe Persique.

Le commerce de l'empire ottoman d'Asie progressera avec l'établissement des voies de communication. Mais si celles-ci constituent des condi-

(1) Sortes de grands radeaux portés par des outres en peau de mouton.

tions indispensables au développement commercial, il en est d'autres qui sont non moins essentielles. Pour que les relations économiques entre les membres d'une même nation comme avec l'étranger soient de plus en plus prospères, il faut que l'industrie soit florissante ; il est également de toute nécessité que l'état agricole des pays soit aussi satisfaisant que possible. Le commerce suit, en effet, une marche parallèle à l'industrie et à l'agriculture et l'une et l'autre augmentent le trafic local et international. Avec le rail, la Turquie d'Asie peut voir se créer dans certaines de ses régions d'actives industries. Est-elle également susceptible de voir l'agriculture renaître ? Cette terre, jadis célèbre par sa fécondité, n'est-elle pas épuisée ? Ce sol peut-il encore produire des moissons abondantes ? Si oui, nul doute que le Chemin de fer de Bagdad, en introduisant dans ce pays les procédés modernes de culture, en irriguant, en colonisant, ne fasse revivre la fertilité de ce sol et ne tire par là-même un immense profit de cette résurrection agricole. Mais celle-ci est-elle possible ? c'est ce que nous devons maintenant nous demander.

Section III

L'AGRICULTURE

Dans l'antiquité, la Mésopotamie était si fertile qu'on l'avait surnommée « le grenier du monde ». Sa production en céréales atteignait un chiffre

fabuleux : sur cette terre d'humus fécond, chaque grain de blé donnait un épi ployant sous le poids de sa tête gonflée de nouveaux grains. Des vergers couvraient d'immenses étendues, produisant des fruits succulents, dont la renommée s'étendait jusqu'aux nations les plus éloignées. Une végétation luxuriante avait poussé dans ces pays enchanteurs, et les historiens anciens veulent qu'au temps d'Aroum-Al-Raschid « un oiseau ait pu voler de jardin en jardin de Bagdad à Bassorah ». Entourées de ce cadre merveilleux, avaient surgi des villes de plaisir et de débauche, Babylone, Suze, Ninive, Séleucie, Hiérapolis et Edesse, véritables paradis terrestres, où l'on gaspillait les richesses que la terre, inlassable, reproduisait plus abondantes encore. Des canaux sillonnaient les jardins et les champs et, détournant les eaux de l'Euphrate et du Tigre, arrosaient la plaine mésopotamienne pendant la saison de sécheresse.

Cinq ou six mille ans se sont passés ! Des guerres, le manque d'autorité, l'absence de gouvernement ont livré ces régions à des tribus indolentes et paresseuses, qui ont laissé peu à peu disparaître la splendeur des temps jadis. Les vergers aux arbres variés et rares, les jardins qui se rejoignaient d'une ville à l'autre ont été presque entièrement détruits ; les canaux qui irriguaient la plaine des Fleuves et décuplaient sa fertilité ont été comblés, et les Allemands, en arrivant à Bagdad, ne trouveront plus que de nombreux vestiges de ces richesses d'autrefois.

Ils espèrent cependant rendre à ce pays sa fécondité, grâce à une culture raisonnée et intelligente. Mais le rêve des Allemands est-il susceptible de se réaliser ? La colonisation peut-elle donner à la Turquie d'Asie la fertilité qu'elle avait dans l'antiquité ? La question a une grande importance et est intimément liée à l'entreprise du Bagdad : Si la production agricole se développe, elle sera plus encore que la renaissance industrielle, une source de trafic pour le Bagdad et contribuera pour une large part au succès de l'œuvre allemande. Jusqu'à quel point le pays peut-il donc être rendu fertile ? Avant de répondre à cette question, jetons un coup d'œil sur l'état actuel au point de vue agricole des régions que le futur railway traversera.

Dans sa première section, de Koniah à Boulgourlou, le rail allemand court à travers la Petite-Arménie, région de hauts plateaux, deshabitée, livrée aux nomades et à peu près inculte. Après avoir franchi le massif du Taurus, la voie ferrée débouchera dans le marais Cicilien, où « plusieurs milliers d'hectares sont abandonnés aux plantes d'eau et aux tribus d'animaux aquatiques » (1). Dans la troisième section, cependant, dans la région d'Aïntab, de Biredjick et de Marach, la situation est meilleure ; les habitants, plus travailleurs, ont défriché quelques centaines d'hectares, les vergers et champs de céréales ne sont pas rares. Mais après Biredjick, on entre dans le pays des Fleuves,

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 261.

vaste plaine de 70 millions d'hectares, dont 30 millions sont absolument réfractaires à toute culture et constituent des badiés ou déserts, habités seulement par quelque 200.000 Bédouins. Mais le tracé du Chemin de fer de Bagdad laisse au sud et à l'ouest ces immenses étendues de sables et traverse, au contraire, de Biredjick au Golfe, une région dont le sol est particulièrement fertile, une plaine de 40 millions d'hectares, « où la terre, les eaux et le ciel prodiguant leurs bienfaits, plantes, bêtes et peuples devraient pulluler » (1). Au nord comme au sud, dans « l'Irack » comme dans « l'Ile », la production serait extraordinaire, si ces terres avaient été entretenues et si les indigènes ne les avaient pas laissé envahir par les eaux et les mauvaises plantes. De cette fécondité de jadis, que reste-t-il ? « L'antique Babylonie est devenue le spectacle frappant de la désolation, dépourvue de culture, couverte de ruines, repaires de reptiles les plus venimeux et remplie de marais pestilentiels. Les eaux des pluies et celles provenant des crues du Tigre et de l'Euphrate se répandent dans les anciens canaux et dans les réservoirs obstrués. Elles forment d'immenses étendues d'eau stagnante, où se dégagent pendant l'été des vapeurs humides et malfaisantes » (2). Quel contraste frappant avec le tableau que nous tracions il y a un instant à peine ! Par-ci, par-là, on trouve quelques

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 291.
(2) Eugène Yung. *Ouvrage cité*, p. 125.

oasis, derniers vestiges de la splendeur d'autrefois ! Et sur ces terres en friche, que le laboureur a abandonnées, circulent seulement quelques caravanes, allant d'une oasis à l'autre ramasser les produits pour les transporter à la ville. Un explorateur qui a traversé ces régions, M. de Cholet, en a rapporté une triste impression. « Aux portes mêmes de Bagdad, écrit-il, le terrain est déjà inculte et stérile, et c'est pitié, quand on traverse cette partie de la Mésopotamie, de considérer les restes majestueux des anciens et de penser que pas un effort n'est fait actuellement pour rendre à ce pays son ancienne splendeur » (1). Dans l'article qu'il a publié dans « *les Questions diplomatiques et coloniales* » (2), M. Henri Bohler cite un rapport de 1901 du consul d'Autriche-Hongrie à Bagdad, d'après lequel 5 0/0 seulement des terres autrefois cultivées sont aujourd'hui mises en culture tant bien que mal. Et cependant, ce seul vingtième de terrains ensemencés arrive à donner chaque année une récolte de 5 milliards 1/2 de kg. de blé, orge, avoine, maïs, rien que pour les vilayets de Bagdad et de Bassorah (3). Jusqu'où atteindra donc la production de la plaine de Mésopotamie si jamais on parvient à la cultiver sur toute sa surface ? Le rendement sera non seule-

(1) De Cholet. *Arménie Kurdistan et Mésopotamie*, 1892, p. 340.

(2) 1er mars 1903.

(3) Eug. Yung. *Ouvrage cité*, p. 125.

ment 20 fois plus grand, mais il se trouvera encore accru, si l'on introduit en Asie les procédés modernes de culture. Von Pressel nous apprend qu'un grain de blé produit une double récolte, en été et en hiver, « et ce sans aucune espèce d'amendement des terres et avec des instruments aratoires des plus simples et des plus élémentaires » (1), un morceau de fer, par exemple, fixé à une barre de bois.

On comprend dès lors que les Allemands aient jeté leur dévolu sur une pareille contrée. Ils envisagent l'avenir et ils espèrent que lorsque le rail traversera ces régions, la situation changera. Sans doute, MM. Verney et Dambmann soutiennent bien que l'on se trouve en face d'un cercle vicieux dont il sera difficile de sortir, à savoir : « que le développement de l'agriculture ne se produira que lorsque les chemins de fer auront permis de faire pénétrer dans les masses agricoles les procédés de culture modernes et que, d'autre part, les chemins fer ne pourront s'établir avec succès que lorsque les améliorations indispensables à l'agriculture du pays leur assureront un trafic suffisant » (2). Les premières années seront certainement, pour la Compagnie de Bagdad, une période de végètement, et tant que l'essor économique n'aura pas été donné au pays, les bénéfices seront bien maigres pour le railway.

Mais la situation changera certainement, grâce

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 11.
(2) *Ouvrage cité*, p. 207.

à la voie ferrée. En premier lieu, celle-ci permettra l'écoulement des produits, soit à l'intérieur du pays, soit à l'extérieur. L'absence de routes empêche la circulation des récoltes et l'indigène n'est pas poussé au travail, puisqu'il ne parvient que très difficilement à exporter ses produits. « Le quart seulement de la récolte, écrit M. Eugène Yung, peut être exporté, par suite du manque de voies de communication et de l'insécurité du pays. Le reste est gaspillé sur place sans profit pour personne » (1). En 1881, à Orfa, à 400 kilomètres à peine de la mer, des quantités énormes de céréales étaient emmagasinées. Malgré la modicité du prix réclamé par les agriculteurs, l'écoulement ne put se faire, et quand la récolte nouvelle arriva, la place manquant pour la loger, on fut obligé de brûler les céréales de l'année précédente qui, toujours, attendaient vainement les acheteurs (2). Le résultat de cette situation déplorable, c'est que l'agriculture ne se perfectionne pas en Turquie d'Asie : pourquoi chercher à l'améliorer ? Par sa fertilité naturelle, la terre produit toujours assez pour nourrir les habitants. Inutile de lui demander davantage, puisque le surplus serait destiné à périr sur place.

Mais du jour où une voie ferrée existera, quand l'accès à la mer sera ouvert, des faits comme celui de 1881 ne se renouvelleront certainement plus. On pourra sans crainte exiger du sol une production

(1) Eug. Yung. *Ouvrage cité*, p. 125 et 126.
(2) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 18.

en rapport avec sa grande fécondité. La locomotive emportera au loin les riches moissons et les fruits savoureux de la Terre d'Asie... Oui, nous croyons fermement que lorsqu'un railway traversera cette région, la renaissance économique se produira. « Elle est toujours possible, écrit M. Pierre Quillard, dans un pays qui n'a rien perdu de sa richesse virtuelle. La plaine de Hassan peut redevenir un grenier de céréales et d'amples moissons jauniront de nouveau autour des villes qui furent Edesse, Nicéphorium et Circerium » (1). C'est également l'opinion du docteur Grothe, qui pense que « le Chemin de fer de Bagdad rendra la vie à ce pays, que se disputent depuis des milliers d'années les nomades et les laboureurs. » (2)

Et les cultures susceptibles d'être pratiquées dans la Turquie d'Asie sont on ne peut plus variées. Des champs d'oliviers bordent les derniers contrefort du Taurus dans la région d'Aïntab, les fruits de toutes sortes sont des spécialités de Mossoul, de Bagdad et de Bassorah, les pâturages sont abondants dans la région de l'Irack, où l'élevage peut se faire en grand, le blé et les autres céréales se rencontrent à peu près partout et M. V. Bérard déclare que quelque jour, « des pentes du Taurus aux rives du Golfe, la ligne ferrée traver-

---

(1) Pierre Quillard. *Pro Arménia* du 20 mai-5 juin.
(2) *Gazette de Francfort,* 25 avril 1907.

sera un champ de coton presque continu » (1). Sans aucun doute, les Allemands ne ménageront pas leurs efforts pour faire de « cette terre promise » un pays enchanteur : la renaissance agricole est liée à la construction de la voie ferrée, mais le succès de cette dernière, ses revenus et ses bénéfices dépendent dans une large mesure de cette production nouvelle. L'une complète l'autre, l'une ne peut réussir sans l'autre, le but qu'ont à poursuivre les Allemands est donc double, et toute leur ténacité et toute leur persévérance leur seront nécessaires, pour mener à bien cette œuvre gigantesque et superbe ! Quel beau résultat, dont ils auraient réellement le droit d'être fiers, s'ils parvenaient un jour à rendre à ces régions leur fécondité antique !

Réussiront-ils ? Ils en ont le ferme espoir. Aussitôt la section Koniah-Boulgourlou construite, entrevoyant le prolongement prochain de la ligne jusqu'à Adana, ils se sont activement préoccupés de développer dans cette partie de l'Asie-Mineure l'industrie cotonnière. La Deutsche Bank, la véritable directrice du Bagdadbahn, et la Deutsche Levante Linie ont fondé la *Société cotonnière allemande du Levant,* et sous l'impulsion de cette Société, la production du textile s'est accrue. Déjà, dans les gares du réseau d'Anatolie ou des lignes côtières, on aperçoit les machines agricoles, les outils les plus modernes, que la Société Impériale

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 348.

allemande livre à bon marché, afin de bannir définitivement les instruments rudimentaires de culture dont se servent les paysans indigènes. En 1904, l'importaion de ces machines agricoles a atteint pour la seule province d'Adana la somme de deux millions de francs (1).

Tous ces efforts commencent à produire leurs effets. De 1905 à 1906, la superficie des terrains ensemencés dans la province d'Adana a augmenté de 50 0/0. A la gare d'Afioun-Kara-Hissar, les importations se sont accrues dans la proportion de 1 à 20 en un espace de 10 ans. Dans le district d'Angora également, la surface cultivée s'est étendue de 25 0/0 en 4 années, et à Eski-Chéir, la production du blé a quintuplé depuis que les Allemands ont construit une voie ferrée dans la région (2).

Ces quelques exemples suffisent pour démontrer l'action bienfaisante du rail au point de vue agricole. Les résultats obtenus sont cependant peu importants en comparaison de ceux auxquels il faut aboutir. Pour que le railway de Bagdad puisse vivre, il est indispensable que la renaissance économique, dont nous venons de donner un aperçu pour l'Anatolie, se fasse sentir plus intense encore sur tout le parcours de la ligne. Les Allemands devront provoquer la mise en culture des terres abandonnées ; dans tous les vilayets, et districts tributaires de la ligne de Bagdad et de ses embranchements.

(1) Paul Imbert. *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907, p. 665.

(2) *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 388.

le travail des hommes devra faire produire à l'humus fécond des récoltes abondantes. Mais pour rendre à ces régions leur prospérité d'autrefois, il ne suffit pas de les cultiver. Il faut auparavant dessécher les terrains marécageux que les eaux ont envahis ; pendant les saisons sèches, sous le soleil brûlant d'été, les récoltes ne pousseraient pas si on ne pouvait parvenir à donner au sol la fraîcheur dont il a besoin pour produire. L'irrigation, par conséquent, s'impose de même que la colonisation, car on ne saurait compter sur les travailleurs indigènes, peu nombreux, et dont l'esprit nomade qui les anime rendrait très difficile leur attachement fixe à un lieu déterminé. Mais jusqu'à quel point cette irrigation est-elle possible et dans quelle mesure la colonisation rêvée par les Allemands leur sera-t-elle permise ?

Occupons-nous d'abord de la question de l'irrigation.

1° L'irrigation est-elle facile ?

2° Que rendra-t-elle à la culture et combien coûtera-t-elle ?

« Il y a trois mille ans, la Mésopotamie et la Babylonie, arrosées par un réseau de 120.000 canaux, possédaient une fertilité prodigieuse...

« Le chemin de fer et le rétablissement des canaux pourraient ramener progressivement cette antique prospérité » (1). Par conséquent, aujour-

(1) *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 484.

d'hui, avant de créer toute exploitation agricole dans ces régions, il faut se préoccuper en premier lieu de restaurer les anciens canaux qui reliaient le Tigre et l'Euprate, Ils ont été en partie comblés ou détruits et les quelques tronçons qui subsistent encore sont remplis d'une eau saumâtre ou envahis par les roseaux et les joncs. C'est une œuvre considérable qu'il s'agit d'entreprendre et certains auteurs ont exprimé la crainte qu'elle ne soit vaine. Cette irrigation rendra-t-elle au sol sa fertilité ? La terre n'a pas été entretenue, soignée, quelle preuve avons-nous que tous les éléments de fécondité en elle contenus, épuisés par les récoltes abondantes d'autrefois, n'auront pas disparu, ne seront pas morts ? Est-ce que le temps, le climat ne l'auront pas transformée ? Rien, semble-t-il ne peut justifier de pareilles appréhensions ! N'avons-nous pas déjà vu qu'une vague culture suffit pour obtenir une étonnante récolte ? Non, non, le sol n'a pas perdu sa fertilité ; la terre n'est ni usée ni ruinée ; elle est toujours prête à recevoir le grain qu'on voudra lui confier et à le restituer au centuple. Ce qu'elle attend simplement, c'est qu'on la mette en état de recevoir ce grain ; elle n'a besoin ni d'être amendée, ni d'être fortifiée ; elle ne demande qu'à être débarrassée des herbes parasites qui la couvrent et qu'on répande sur elle de temps en temps l'eau nécessaire pour abreuver les racines des épis ! Donc, pas d'hésitations possibles, l'irrigation s'impose et, comme le déclare M. Vital Cuinet, « le pays ne saurait être mis en valeur, ce

qui est de toute nécessité pour qu'un chemin de fer soit utile et puisse subsister, sans le rétablissement préalable des digues et des canaux du Tigre et de l'Euphrate... Sans cette première amélioration, en tout cas indispensable, le trafic du chemin de fer périclitera faute d'être alimenté. » (1)

Mais comment cette irrigation peut-elle se produire ? Les travaux doivent être effectués dans deux régions :

1° Dans la plaine d'Adana ;

2° En Mésopotamie, dans la région des fleuves.

1° Dès que le rail aura franchi le Taurus, il débouchera dans le marais Cilicien ou plaine d'Adana, que traversent trois petits fleuves : le Cydnus, le Seïhoun et Djihoun. C'est une région fertile, recouverte en de nombreux endroits de flaques d'eau qu'il importe de faire disparaître. L'irrigation sera ici facile, et M. V. Bérard s'appuie pour le démontrer sur des rapports des consuls anglais à Adana de 1901 et de 1905. « On met sur pied un plan complet pour l'irrigation de la plaine d'Adana, écrit le consul anglais dans son rapport de 1905, et il a toute chance, semble-t-il, d'être réalisé. L'œuvre ne présente aucune difficulté, vu la présence de trois fleuves, sans compter les multiples ruisseaux et courants qui tombent des montagnes. » (2)

---

(1) Citation rapportée par M. P. Imbert. *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907, p. 667.

(2) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 263.

2° Mais où les travaux d'irrigation seront les plus importants, c'est sans contredit en Mésopotamie. Les ingénieurs agronomes modernes ne pourront-ils pas réellement utiliser les anciens canaux qui peuvent subsister par endroits ? Dans la région du Tigre, ils ont, paraît-il, entièrement disparu, détruits par les inondations terribles de ce fleuve, dont ils n'ont été protégés par aucune digue, par aucun remblai. Mais aux approches de l'Euphrate, dont les crues sont moins violentes, ces canaux sont mieux conservés : tels sont ceux d'Hindijyeh, près Kerbela, celui de Chat-el-Haï et de l'Omn-el-Djenrah, d'une longueur respective de 200 et de 100 km. Ces canaux pourrait, d'après MM. Verney et Dambmann, « être restaurés à peu de frais » (1) et rendre au pays son ancienne fertilité. Il est certain que du jour où ces travaux d'irrigation auront été accomplis la Mésopotamie se transformera. Elle sera, « au nord, un verger, un vignoble et un champ de céréales, une Sicile et une Andalousie ; au sud, une rizière, une cotonnière et une palmeraie, un Bengale et une Basse-Egypte (2).

Non seulement l'irrigation rendra plus fertiles les terrains actuellement cultivés, mais encore elle permettra l'écoulement des eaux stagnantes, aura par suite une heureuse influence sur le climat ; grâce à elle, l'étendue des champs ensemencés

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 443.
(2) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 292.

s'agrandira ; comme au temps jadis, ce sol, bien arrosé, produira plusieurs récoltes par an et la Mésopotamie deviendra un grenier, continuellement rempli par des moissons successives.

Cette régénération économique qu'il s'agit de poursuivre parallèlement à l'établissement du Chemin de fer de Bagdad, ne s'accomplira qu'en sacrifiant des capitaux énormes. Que coûtera l'irrigation de la plaine des fleuves ? Les évaluations qu'en donnent divers auteurs diffèrent sensiblement entre elles : on ne peut prévoir exactement par avance à quelle somme s'élèvera la mise en état des anciens canaux, la construction de nouveaux, pas plus qu'on ne connaît exactement la superficie totale des terrains en friche qui pourront être reconquis et rendus à la culture !

Le docteur Sprenger évalue à 24 millions d'hectares la superficie des terres alluvionnaires pouvant être exploitées en Mésopotamie et à 2 milliards et demi de francs la somme nécessaire pour reconstruire les anciens canaux. De même, pour le Dr Paul Rohrback, la production de cette plaine ainsi irriguée pourra atteindre le chiffre colossal de 10 millions de tonnes de blé. Mais il y a là une exagération évidente provoquée par un pangermanisme exalté. Plus sérieux, d'autres écrivains allemands on essayé de ramener le problème à une juste solution. Et le professeur Hermann Wagner soutient que la surface cultivable après le rétablissement, des canaux d'irrigation, ne dépassera

pas 2 millions 1/2 d'hectares (1). Cette opinion est également celle d'un ingénieur anglais, sir William Willcooks, ancien directeur des réservoirs du Nil, qui estime qu'avec 500 millions de francs, on pourrait mettre en raport 1.100.000 hectares, savoir : 500.000 le long du Tigre et 600.000 entre le Tigre, à hauteur de Bagdad, et l'Euphrate (2). Il y a, on le voit, une grande différence d'appréciation entre le docteur Sprenger d'une part, le professeur Hermann Wagner et sir William Willcooks d'autre part. Si le premier exagère, les seconds nous semblent être en dessous de la vérité, et nous croyons plutôt avec M. Dubief que l'on arriverait facilement, en arrosant la Mésopotamie, à mettre en culture 10 millions d'hectares (3).

Les Allemands ont déjà commencé à transformer la Turquie d'Asie. En septembre 1907, la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie et la Société Holtzmann se faisaient concéder par le sultan d'importants travaux d'irrigation, évalués à 20 millions, et destinés à mettre en valeur la région de Koniah.

Mais pour cultiver ces terres, il faut de nombreux ouvriers. Où les prendre ? On ne saurait compter sur les travailleurs indigènes, sauf peut-

---

(1) *Revue Asien*, avril 1902.

(2) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er janvier 1907, p. 9.

(3) *Revue Bleue*, 18 mai 1907. « Le Chemin de fer de Bagdad », par M. Dubief, p. 623.

être dans l'Anatolie, où les Arméniens fourniraient une main-d'œuvre « patiente et experte ». En Mésopotamie, au contraire, on ne parviendrait que très difficilement à fixer l'Arabe nomade ou à civiliser les Bédouins et les Kurdes. Les quelques rares ouvriers agricoles que l'on rencontre dans ces régions travaillent suivant des procédés anciens et routiniers, usant d'instruments tout à fait rudimentaires, et il serait très délicat, peut-être même impossible, de les initier aux méthodes modernes. D'ailleurs, leur nombre est totalement insuffisant pour exploiter les terres nouvelles mises en culture. Les Allemands devront donc faire appel à la main-d'œuvre européenne. Ce seront des étrangers qui viendront s'établir en Mésopotamie, et ainsi, dans l'empire même du sultan, se pratiquera une sorte de colonisation allemande, but suprême et inavoué de toute la politique orientale de Berlin depuis 1870. Le Chemin de fer de Bagdad, qui devait être aux yeux des Turcs un véritable bienfait pour leur pays, aboutira sans doute à la renaissance industrielle et agricole de l'empire ottoman d'Asie, mais du jour où le premier boulon fixait au sol asiatique le premier rail allemand, du jour où le sultan concédait à M. A. Kaula, agissant pour le compte de la Deutsche Bank, la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt et prolongements, de ce jour il installait dans son empire une puissance étrangère, dont la politique habile consisterait à transformer le pays pour en retirer

exclusivement tous les avantages, en accaparer tous les profits.

Pour mener à bonne fin la tâche qu'ils ont entreprise, les Allemands n'auront pas dans l'indigène un auxiliaire suffisant. « La population de la Mésopotamie, écrit le lieutenant-colonel von Bieberstein, n'est que de 4 millions 1/2 d'habitants... et on estime que 10 ou 15 millions de colons parviendraient difficilement à faire rendre aux terres de cette région même la moitié de leur valeur productive » (1). Et les colons, d'où les Allemands espèrent-ils les faire venir ? Au premier abord, il semble qu'ils ne songent nullement à détourner vers la Turquie d'Asie le flot d'émigrants qui, chaque année, s'embarquent à Hambourg à destination de l'Amérique du Sud. M. Vambéry déclare que « l'Association Asiatique allemande », créée par des hommes d'expérience, ayant des intérêts dans les opérations d'Asie, est très modérée dans ses vues, et que, quoique active dans la propagande des entreprises économiques en Asie-Mineure, elle n'a jamais sérieusement songé à l'idée d'une colonisation allemande dans ces contrées » (1). Mais il reconnaît que c'est, « par contre, le rêve de ces patriotes allemands qui se font les apôtres du Pangermanisme et qui sont impatients de voir proclamer l'Allemagne comme l'arbitre suprême des destinées de l'humanité ». Et ce rêve est celui de beau-

(1) *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902, p. 357.
(1) *Revue*, 1er août 1902, p. 271.

coup de sujets du Kaiser. Sans doute, il ne s'agit pas de pratiquer une colonisation ouvertement allemande ; elle s'abritera non pas sous l'aigle impérial, mais sous le Croissant ; elle n'en sera pas cependant moins effective, et bien que ce soit le drapeau turc qui flotte encore dans ces régions, l'esprit germanique y règnera ! Ce rêve de colonisation, l'empereur Guillaume II lui-même, au cours de son voyage de 1898 en Terre-Sainte, l'a laissé deviner, lorsqu'en termes emphatiques, dans un lyrisme exalté, il célébrait le succès de la colonisation allemande commencée par les Templiers. Ce rêve, c'est celui que certains écrivains d'outre-Rhin, notamment le docteur Sprenger dans son livre « *La Babylonie, la terre la plus riche du passé et le champ de colonisation du présent* », ont traduit en termes frappants : « De toutes les terres du globe, écrit cet auteur, il n'y en a pas invitant davantage à la colonisation que la Syrie et la Mésopotamie...

» L'Orient est le seul territoire du monde qui n'ait pas encore été accaparé par une grande puissance. C'est cependant le plus beau champ de colonisation. Si l'Allemagne ne manque pas l'occasion et s'en saisit avant que les Cosaques étendent la main de ce côté, elle aura, dans le partage du monde, acquis la meilleure part. »

« Dans ces régions (Asie-Mineure), écrivait en 1883 un autre Allemand, M. Paul Dehn, il serait possible, par une conquête pacifique, de créer une nouvelle Allemagne, qui offrirait en grandeur, en

population et en richesses à la vieille Allemagne le plus solide bastion contre le danger russe, contre le Panslavisme » (1). Officiellement, si le Chemin de fer de Bagdad ne doit pas entraîner la colonisation de la Turquie d'Asie, il n'en est pas moins vrai que les Allemands envisagent déjà cette colonisation comme une éventualité susceptible de se réaliser dans un temps plus ou moins long. C'est là une conséquence inéluctable de l'établissement des voies ferrées dans ces régions. Mais il ne suffit pas aux Allemands d'avoir l'intention de déverser leur trop-plein de population en Turquie d'Asie, il faut qu'ils le puissent réellement en pratique. Or, peut-on espérer qu'il en sera ansi, en un mot, la colonisation est-elle possible dans l'empire ottoman d'Asie ? Etudions cette question au triple point de vue physique, politique et économique.

Et en premier lieu, au point de vue physique. Le climat a parfois des rigueurs qui rendront très difficile l'établissement des colons européens dans ces régions. M. Hermann, inspecteur des exploitations agricoles des chemins de fer d'Anatolie, conseiller des Ecoles d'agriculture turques et administrateur d'une partie du domaine privé du sultan, ne croit pas à la possibilité d'une colonisation européenne dans l'Anatolie, qui possède « un climat continental offrant les plus grands contrastes... Les rigoureux froids d'hiver (alternent) avec les chaleurs

(1) P. Dehn. *Deutschland und die Orientbahnen*, p. 44 ; G Frantz, Munich, 1883.

torrides... Par suite du déboisement à outrance, l'air est complètement desséché... Le petit colon ne peut supporter un pareil climat... ; il n'échappera pas à la fièvre » (1). Et de même, M. V. Bérard exprime pareille crainte pour la Mésopotamie : « Sous ce climat tropical, écrit-il, sur cette terre de vase, il ne saurait être question de colons allemands » (1). On prétend bien que lorsque la plaine aura été irriguée, les travaux d'assèchement terminés, les marais pestilentiels disparus, les montagnes reboisées, le climat changera, deviendra plus sain et facilement supportable par les Européens ; mais cela exige encore de longues années, et d'ici-là, des centaines de colons ont le temps de périr sous l'étreinte épuisante de la fièvre.

En résumé donc, au point de vue physique, la colonisation est très délicate.

L'enthousiasme germanique ne tendra-t-il pas d'ailleurs à tomber, en présence également des tracasseries administratives auxquelles vont se trouver en butte les premiers colons ? Von der Goltz a beau s'écrier : « Personne plus que le sultan Abd-ul-Hamid II ne désire l'établissement de colons européens et surtout allemands », la grande majorité des auteurs sont d'avis pour reconnaître qu'au point de vue politique, la colonisation ne se poursuivra pas sans entraîner de sérieux conflits :

---

(1) *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 485 (Rapporté par M. André Brisse).

(2) Ouvrage cité, p. 432.

« Il y a sans doute en Anatolie suffisamment de place pour des centaines de mille d'agriculteurs, écrit M. P. Linderberg en 1901, mais on ne peut songer à créer une colonisation allemande, ni grande, ni petite. Abstraction faite de l'extrême méfiance que provoquerait cette mesure chez d'autres nations, la Turquie elle-même ne permettrait pas l'établissement d'un Etat dans l'Etat qui, rattaché fidèlement à la mère-patrie, ne lui procurerait ultérieurement que des embarras politiques et des difficultés locales inévitables. La colonisation est irréalisable au point de vue politique ». Cette opinion se trouve exprimée la même année par les *Berliner Neuesse Nachrichten,* sous la signature de M. Hermann : « Le gouvernement ottoman, écrit-il, ne favoriserait jamais une émigration, même allemande, multiplierait les conflits administratifs et les ferait traîner en longueur ; pendant ce temps, les colons épuiseraient leurs ressources. Ils feraient, en somme, une très mauvaise affaire ». Et encore le docteur Düring-Pacha signale « l'impossibilité de la petite colonisation ». Quant à l'impossibilité de la grande, elle repose, dit-il, « sur des raisons d'ordre psychologique : 1° le gouvernement ne s'y prêtera jamais ; 2° le Turc ne souhaite nullement de voir la civilisation de l'Occident s'introduire chez lui, il la considère plutôt comme un malheur... La colonisation en grand par des Européens aboutirait à un asservissement moral et matériel des indigènes, à l'accaparement des meilleurs terains exploitables. Or,

l'Anatolie est considérée par les Musulmans comme leur dernier asile, leur suprême réserve... Il y aurait conflit perpétuel. » (1)

De l'impossibilité politique, découle naturellement l'impossibilité économique de la colonisation. J'entends par là les difficultés que rencontreraient les Allemands pour l'acquisition des terrains qu'ils voudraient exploiter. Le défaut de police rurale, le manque de protection du pays, l'organisation défectueuse de l'impôt foncier, l'absence de législation immobilière sont autant d'obstacles qui empêchent les étrangers de devenir propriétaires de domaines agricoles. Ces inconvénients avaient été signalés par le Dr Düring-Pacha, que nous avons cité plus haut : « Les conditions de la propriété foncière en Turquie sont si étranges, écrit-il, si embrouillées, si différentes des nôtres, qu'elles constitueraient des obstacles insurmontables à l'acquisition des terrains par les grandes Sociétés. La notion du représentant juridique n'existe pas en Turquie ; l'acquisition ne peut être qu'individuelle. Pour la rendre collective, on devrait entreprendre des pourparlers interminables... » (2).

Si nous voulons résumer les quelques considérations que nous venons de présenter au sujet de

---

(1) Toutes ces citations sont rapportées par M. André Brisse « Les Intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman », *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 486 et 487.

(2) Cité par A. Brisse. *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 486.

la colonisation de la Turquie d'Asie, nous dirons : bien qu'ils ne le proclament pas officiellement, les Allemands pénètrent en Asie-Mineure par le rail avec l'idée bien arrêtée d'ouvrir une nouvelle voie au Drang germanique. Pour le moment, peut-être ils ne songent pas à la colonisation immédiate, car ils se rendent compte des difficultés qu'il leur faudrait vaincre ! Mais plus tard, lorsqu'ils auront pris possession du pays au point de vue industriel, profitant d'un moment où la Turquie sera dans une situation précaire, soit au point de vue politique, soit au point de vue financier, ils chercheront certainement à accaparer l'agriculture comme ils auront accaparé le commerce et l'industrie, à moins qu'une puissance étrangère intéressée ne s'oppose à leur conquête économique.

Quoi qu'il en soit, s'ils ne peuvent cultiver le pays eux-mêmes, ils seconderont les indigènes afin de les pousser au travail, pour faire marcher de pair et l'exploitation industrielle et l'exploitation agricole de la Turquie d'Asie. Le succès de l'une, comme la renaissance de l'autre est la condition *sine qua non* de la prospérité du Bagdadbahn, comme la construction du Bagdad est indispensable pour que la régénération économique de ces contrées puisse se produire.

Et maintenant que nous avons vu quelles espérances il était permis de fonder sur la richesse du sol et du sous-sol de la Turquie d'Asie, maintenant que nous savons que du jour où il existera une voie de communication rapide et commode, le commerce

se développera certainement dans ces contrées, que du jour où l'on pourra exporter à peu de frais les produits obtenus, l'industrie naîtra et l'agriculture se réveillera, ne pouvons-nous porter un jugement d'ensemble sur le succès, au point de vue financier, du Chemin de fer de Bagdad ? C'est ce que nous allons essayer de faire dans les quelques lignes qui suivent.

APPENDICE

CONCLUSION FINANCIÈRE SUR LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD

« Peut-on dire, écrit M. A. Chéradame, que l'entreprise de Bagdad se présente dans des conditions favorables ? Le contraire semble l'exacte vérité » (1). Cette opinion avait été exprimée depuis longtemps du haut de la tribune de la Chambre des Lords anglaise, en 1882, par lord Kimberley, qui déclarait que « la ligne de l'Euphrate coûterait trop cher pour le revenu qu'on pourrait en tirer ». Pendant les premières années d'exploitation, tant que la renaissance industrielle et agricole des vilayets tributaires de la ligne de Bagdad et de ses embranchements ne se sera pas produite, le trafic local, peu considérable, sera impuissant à fournir à la Société Impériale une source de recettes suffisante pour rémunérer les capitalistes des fonds prêtés. Pendant les premières années,

(1) *Ouvrage cité*, p. 194.

le succès de l'entreprise du Chemin de fer de Bagdad est donc très aléatoire. Nous avons vu dans le chapitre précédent qu'il ne fallait compter ni sur les voyageurs, ni sur le commerce international pour rapporter au Bagdadbahn de sérieux bénéfices. La Société végètera tant que le pays n'aura pas été transformé au point de vue économique, tant que l'industrie et l'agriculture n'auront pas pris toute l'extension qu'on attend d'elles.

Cette période de tâtonnement, d'hésitation, le colonel Rogalla von Bieberstein l'évalue à plusieurs dizaines d'années (1).

Mais pour être éloigné, le succès n'en est pas moins certain ; c'est ce que tous les auteurs reconnaisent, même les plus pessimistes. MM. Verney et Dambmann, qui n'évaluent qu'à 14.560.000 francs le trafic total que la ligne peut espérer sur son parcours, depuis le golfe d'Alexandrette jus-Golfe Persique (2), reconnaissent néanmoins que, d'une façon générale, non pas spécialement pour le Chemin de fer de Bagdad, mais pour toutes les entreprises de railway en Turquie d'Asie, au bout d'une certaine période, la situation s'améliore. Et s'ils déconseillent à la petite épargne, aux petits capitalistes, « qui peuvent être appelés à vendre leurs titres du jour au lendemain, par suite de la maladie ou des nécessités de la vie » d'engager leurs fonds dans des entreprises de railways parce

(1) *Revue du Cercle militaire*, 29 mars 1902, p. 258.
(2) Ouvrage cité, p. 301.

que la période de construction et les mauvaises recettes forcées des premières années offrent trop d'aléas pour eux », ils admettent volontiers qu' « une fois cette première période écoulée, les progrès de la civilisation, de la colonisation et de l'agriculture permettront vraisemblablement de rémunérer le capital engagé. Le capitaliste aisé qui aura tout d'abord sacrifié une certaine somme, pourra, dans un nombre plus ou moins grand d'années, en retirer de beaux revenus » (1). Eh bien, il en sera ainsi pour le Chemin de fer de Bagdad ! Les capitalistes devront attendre :

1° Que la sécurité soit dans le pays. Lorsque la ligne sera à l'abri des attaques possibles des bandes pillardes qui, de nos jours encore, ravagent ces régions, les commerçants n'hésiteront pas à confier à la Compagnie de Bagdad le transport de leurs expéditions ou de leurs commandes. Or, certainement, avec le rail, le calme, la tranquillité renaîtront, parce que la civilisation pénètrera plus profondément dans l'intérieur de la Turquie d'Asie, et pour ne pas succomber en luttant contre elle, les Bédouins et les Kurdes ne quitteront plus leurs déserts ou leurs montagnes pour se livrer à de hardies razzias.

2° Il faut que la prospérité économique de l'empire ottoman d'Asie ait atteint un certain développement. Cette condition se réalisera, nous l'avons démontré, au bout de quelques années, et alors le

(1) *Ouvrage cité*, p. 215.

succès de l'Entreprise de Bagdad ne sera plus douteux. « Me basant, écrit von Pressel, sur la fertilité des provinces de la Turquie d'Asie, sur les statistiques officielles..., sur mes notes personnelles, sur celles de mes ingénieurs qui ont parcouru en tout sens la Turquie d'Asie..., je puis répondre catégoriquement... que l'exécution d'un réseau ferré général sera un véritable succès pour les capitaux qui y seront employés..., pourvu toutefois que l'œuvre soit conduite sagement, tant pour son installation que pour son entreprise » (1). « La ligne de Bagdad est une entreprise réalisable, si l'on ne veut pas, avant cela, faire un coup de bourse qui enrichisse les syndicataires au détriment des gens naïfs qui prennent actions et obligations. » (2)

3° Par conséquent, et c'est là une troisième condition du succès, la Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad doit s'efforcer d'inspirer confiance aux capitalistes bailleurs de fonds,, en bannissant toutes les spéculations louches qui seraient de nature à diminuer le crédit dont la Société a besoin de jouir auprès des porteurs de titres.. Si elle se livrait à des manœuvres fâcheuses, les capitalistes, effrayés, s'empresseraient d'exiger le remboursement de leurs actions ou de leurs obligations, et la Société étant incapable, durant les premières années d'exploitation, d'effectuer ces paiements, il en résulterait fatalement la banque-

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 25.
(2) *Id.*, p. 7.

route ou la faillite et l'œuvre du Bagdad serait ruinée à tout jamais.

4° Enfin, l'amélioration de la situation financière de la Turquie est également nécessaire à la réussite du Bagdadbahn. Par la convention de 1902, le gouvernement ottoman s'est engagé à payer à la Société concessionnaire une garantie kilométrique de 16.500 francs. Cette garantie permettra de payer aux capitalistes, au début de l'exploitation, l'intérêt de leur argent. Or, si la Turquie continue à être dans une situation financière toujours précaire, la garantie promise sera purement illusoire : le gouvernement turc ne pourra tenir ses engagements, mettant par là la Société Impériale du Bagdadbahn dans l'impossibilité de tenir les siens vis-à-vis des prêteurs de fonds.

Mais ici, nous abordons une autre question, celle de la garantie d'intérêt, que nous allons examiner dans le chapitre suivant, en étudiant la façon dont les Allemands vont se procurer les capitaux nécessaires à l'entreprise du Bagdad.

CHAPITRE IV

OU TROUVER LES FONDS NÉCESSAIRES A L'ENTREPRISE DU BAGDAD ?

Section I. — *De la garantie kilométrique.* — Sur quoi gager cette garantie ? *a*) le relèvement des dîmes ; *b*) les monopoles ; *c*) le boni de la ligne Haïdar-Pacha-Angora ; *d*) l'unification de la dette ottomane ; *e*) le relèvement des tarifs douaniers.

Section II. — *Les offres allemandes aux capitaux étrangers.* — I. L'accord de 1899. — II. Les conventions de 1902 et 1903. — III. L'échec de ces conventions. — IV. Comment expliquer l'exagération des prétentions allemandes ?

Ce sera donc le développement économique du pays qui entraînera la prospérité du Chemin de fer de Bagdad. Mais malgré toute la bonne volonté que les Allemands y apporteront, malgré toute leur activité et tous leurs efforts, ils ne parviendront pas à transformer la Turquie d'Asie du jour au lendemain. Un temps assez long s'écoulera avant que la renaissance industrielle et agricole ait atteint un degré suffisant pour donner lieu au trafic local indispensable au succès du Bagdadbahn. Et cependant, du jour où ils engageront leur argent, les capitalistes entendront en retirer un intérêt. Or, comment la Société Impériale pourra-t-elle rémunérer l'argent prêté, puisque les recet-

tes qu'elle encaissera au début seront notoirement insuffisantes pour solder les dépenses de l'entreprise ?

« Un problème s'est donc posé dès le début, écrit M. A. Chéradame. Aujourd'hui encore, il n'est pas résolu. Il s'agit de savoir comment compenser l'inéluctable insuffisance du rendement du futur railway, de telle sorte que les capitaux, croyant trouver une rémunération suffisante, consentent à s'engager dans l'entreprise » (1). La solution du problème était, en effet, très délicate. Voici : les allemands veulent entreprendre une œuvre gigantesque, ils ont rêvé, et ce rêve leur tient maintenant à cœur, de joindre par un ruban d'acier de 3.000 kilomètres le Bosphore et le Golfe. La construction de cette ligne, à travers des régions montagneuses, sur un sol parfois fuyant, dans un pays dépourvu de voies de communication, va engloutir des sommes énormes. Ils ont besoin d'argent : mais les capitalistes auxquels ils vont faire appel savent que cette ligne de Bagdad ne produira au début que de maigres recettes. Lorsque les Allemands s'adresseront donc à eux, ces capitalistes ne manqueront pas de leur répondre : « Quelle garantie nous offrez-vous en échange de notre argent ? Si nous n'avons comme sûreté que les revenus de la ligne, nous ne vous prêtons pas les fonds dont vous avez besoin avant que nous ne connaissions exactement ces revenus, avant que nous ayons pu

(1) *Ouvrage cité*, p. 149.

nous-mêmes juger de la prospérité de l'entreprise ». La Société Impériale se trouvera ainsi dans un cercle vicieux dont il lui sera impossible de sortir, à savoir : d'une part, que pour construire le Bagdadbahn et le rendre prospère, il lui faut de l'argent, et d'autre part, que ces capitaux ne lui seront fournis que lorsque le succès de l'entreprise ne sera plus douteux. »

Dès la signature de la Convention de 1902, les représentants de la Deutsche bank, prévoyant cette objection, essayèrent d'y remédier et exigèrent de la Porte la promesse d'une garantie kilométrique destinée à compenser l'insuffisance du rendement du Chemin de fer de Bagdad pendant les premières années de son exploitation. Cette garantie kilométrique est-elle de nature à dissiper les craintes des capitalistes ? La situation financière de la Turquie permet-elle de supposer que cette garantie ne sera pas purement illusoire ? Ce sont là questions importantes auxquelles nous allons essayer de répondre.

Section Première

DE LA GARANTIE KILOMÉTRIQUE

Aux termes de l'article 35 de la Convention de 1902 : « *Le Gouvernement garantit aux concessionnaires le paiement d'une annuité de* 12.000 *francs par kilomètre de Chemin de fer construit et exploité, et le paiement, à titre de frais d'exploitation d'une somme de* 4.500 *francs par kilomètre*

exploité. Si les recettes kilométriques brutes de la ligne dépassaient 4.500 *francs, la totalité du montant dépassant cette somme, jusqu'à concurrence de* 10.000 *francs, reviendra au gouvernement et* 60 0/0 *des recettes brutes dépassant* 10.000 *francs reviendront de même au gouvernement et* 40 0/0 *à la Société.*

Les surplus ci-dessus mentionnés revenant au gouvernement seront affectés à titre de garantie au paiement de l'annuité indiquée au premier paragraphe du présent article. »

Ainsi donc, c'est en réalité une somme de 16.500 francs par kilomètre que le Gouvernement ottoman s'engage à payer à la Société concessionnaire ; la longueur de la ligne étant environ de 2.800 kilom., c'est une charge annuelle de 46.200.000 francs que le Trésor turc s'est imposée. Sans doute il y a lieu de déduire de cette somme les recettes encaissées par le railway, mais elles seront relativement faibles au début et M. Chéradame nous apprend que le Dr Rohrback, un des écrivains les plus optimistes au sujet du Chemin de fer de Bagdad, les évalue seulement à 11.200.000 francs. Il restera donc toujours 35.000.000 que chaque année le Trésor turc devra verser entre les mains de la Société concessionnaire (1). Pour être sérieuse, la garantie kilométrique ne doit pas reposer uniquement sur une promesse, même écrite. Il faut qu'elle ait pour base des gages certains ;

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 151.

qu'elle s'appuie sur des ressources prévues d'avance, sur des revenus réels. Et cela est d'autant plus nécessaire lorsqu'il s'agit d'un pays dont les finances sont particulièrement obérées et qui risque fort de manquer à la parole donnée, non par mauvaise foi, mais à cause de l'impossibilité matérielle où il se trouve de faire face à ses engagements pécuniaires. Quels sont donc les gages sur lesquels peut reposer l'annuité kilométrique garantie dans la Convention de 1902 par la Porte à la Société de Bagdad ?

On a proposé :

1° Le relèvement des dîmes ;

2° Les monopoles ;

3° L'unification de la dette ottomane ;

4° Le relèvement des tarifs douaniers ;

5° Le boni de la ligne Haïdar-Pacha-Angora.

1° Les Dimes. — Les provinces tributaires du futur chemin de fer de Bagdad, a-t-on dit, et de ses embranchements, verront leur situation économique se développer. Il en résultera pour elles un supplément de richesses dû au railway. Par conséquent, il est juste que ces provinces supportent dans une certaine mesure, puisqu'elles doivent en tirer profit, les frais entraînés par l'établissement et l'exploitation du Bagdad !

La dîme ou achar, perçue soit en nature, soit en argent, est un impôt qui grève la récolte. Le nom n'est pas exact car en réalité elle s'élève non pas à 10 0/0 mais à 11,5 0/0 depuis 1885. A en

croire certains auteurs, ce relèvement des dîmes serait rapide et constituerait une sérieuse garantie du paiement de l'annuité kilométrique par le gouvernement turc. Von Pressel ne doute pas un seul instant que le Bagdadbahn n'accroisse le rendement des impôts. Il cite l'exemple du vilayet de Smyrne où les impôts qui, avant la construction de la ligne Smyrne-Aïdin, rapportaient seulement à l'Etàt 160.000 livres turques annuellement, atteignirent le chiffre de 2.012.291 en 1890. Et à mesure que le réseau Smyrne-Aïdin s'étendait, les revenus pour l'Etat augmentaient encore et les dîmes qui en 1890 ne donnaient que 589.469 livres ou 13.557.787 francs, s'élevèrent en 1897 a 20.033.000 francs (1).

Cette opinion est également celle de MM. Verney et Dambmann : « La construction et l'exploitation de la ligne d'Anatolie, écrivent-ils, ont produit une augmentation considérable des dîmes des Sandjaks traversés... Pour les districts traversés par les chemins de fer, l'augmentation a été de 43,3 0/0 en 1891, de 57 0/0 en 1892, de 70,4 0/0 en 1893 ; tandis que dans les parties non traversées, elle n'a été que de 1,2 0/0 en 1891, de 1 en 1892, et de 11,5 0/0 en 1893. Spécialement pour le district d'Angora, un rapport anglais nous donne les chiffres suivants :

(1) Von Pressel. *Op. cit.*, p. 21 et 22.

Augmentation des dîmes des Sandjaks du vilayet d'Angora :

Années	Traversés par la ligne	Non traversés par la ligne
1891-1892	+ 86 pour 100	+ 40 pour 100
1892-1893	+ 158 —	+ 57 —
1893-1894	+ 188 —	+ 97 —
1894-1895	+ 83 —	+ 84 —
1895-1896	+ 187 —	+ 132 — (1).

Et MM. Verney et Dambmann ajoutent : « D'après M. l'ingénieur Krause (du ministère des Travaux publics ottoman), l'augmentation des dîmes et de la valeur des terrains compenserait rapidement pour l'Etat les sommes qu'il affecterait au paiement de la garantie » (2). Et de même, en parlant du futur chemin de fer de Bagdad, ces auteurs déclarent : « Nous reconnaissons volontiers que l'établissement de la voie ferrée développerait considérablement la production de ces contrées, si fertiles dans l'antiquité, et que les facilités nouvelles de transport permettraient à l'Administration de recueillir des dîmes plus élevées » (3). Voici encore M. Alexis Rey, un spécialiste distingué dans ces questions de chemins de fer orientaux, qui soutient que « le rendement des dîmes est en progrès depuis l'établissement des voies ferrées » (4). Par conséquent, nous venons là de citer

(1) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 208.

(2) *Id.*, p. 208.

(3) *Id.*, p. 302.

(4) A. Rey. Statistique des principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Empire ottoman pendant l'exercice 1898, Constantinople 1899.

l'opinion d'hommes particulièrement compétents et tous reconnaissent que l'augmentation des dîmes est certaine ; ils s'appuient, pour le démontrer, sur des statistiques, arguments les meilleurs et les plus convaincants. Il semble donc que si la Porte gage la garantie kilométrique sur le relèvement des dîmes, les capitalistes pourront sans crainte confier leur argent à la Société Impériale. Le gouvernement turc pourra se procurer les ressources nécessaires pour payer les annuités promises, puisque ces ressources, il les trouvera inévitablement dans la construction même de la ligne de Bagdad !

Mais cependant, nous ne saurions adopter ces conclusions sans formuler de sérieuses restrictions, qui vont singulièrement en diminuer la portée.

1° Le gouvernement ottoman ne pourra, jusqu'à nouvel ordre, disposer de l'augmentation des dîmes procurée par la construction du Chemin de fer de Bagdad. La Turquie est encore débitrice vis-à-vis de la Russie de l'indemnité de guerre que lui a imposé le traité de San-Stéfano, indemnité gagée précisément sur le revenu des dîmes de la plupart des districts que doit traverser la future voie ferrée. Une convention entre la Société concessionnaire et la Porte ne suffit donc pas pour pouvoir affecter ces ressources nouvelles au paiement des annuités kilométriques. Il faut encore l'assentiment de la Russie. Or, peut-on supposer que cette puissance consentira à se dessaisir de

cette garantie pour favoriser le Chemin de fer de Bagdad ? Elle ne permettra certainement pas qu'une autre affectation soit donnée aux dîmes garantissant le paiement de son indemnité de guerre tant que cette indemnité ne lui aura pas été soldée.

2° Le relèveemnt des dîmes ne peut être espéré avant que se soit produite la transformation économique qui doit accompagner la construction du Bagdadbahn. Mais cette renaissance industrielle et agricole dépend, non pas seulement de l'établissement d'une voie ferrée, mais d'autres travaux très importants, l'irrigation, le dessèchement, le reboisement ; elle ne peut exister aussi que lorsque le pays aura retrouvé une sécurité parfaite. Nous ne doutons pas qu'elle ne se produise, mais nous sommes d'avis qu'elle ne sera réalisée que dans un temps plus ou moins éloigné. Par suite, il en sera de même pour l'augmentation des dîmes. Dès lors, dès le début, le gouvernement turc ne peut sérieusement songer à trouver dans cet impôt des ressources suffisantes pour payer une annuité de 35.000.000 de frcs. à la Société.

3° Pour que l'on puisse trouver dans le relèvement des dîmes les fonds nécessaires au paiement de la garantie kilométrique, il est indispensable qu'une meilleure organisation soit apportée dans l'administration financière ottomane. Toujours à court d'argent, n'ayant pas même la plupart du temps de quoi payer ses fonctionnaires, le gouvernement turc risque fort d'employer à des besoins

plus urgents ou même de gaspiller les revenus nouveaux que le Chemin de fer de Bagdad lui permettra d'obtenir. C'est ce que M. Vambéry laisse parfaitement entrevoir : « On comprend difficilement, écrit-il, comment on pourra commencer les travaux et les poursuivre si les concessionnaires attendent du gouvernement turc qu'il paye sa lourde garantie kilométrique à mesure que les sections s'achèveront une à une et se trouveront mises en état d'exploitation. Prétendre que chaque nouvelle section aura pour effet immédiat de développer la richesse du pays et de permettre aux finances turques, toujours au bord de la banqueroute, de payer la garantie en comptant sur l'accroissement de revenus, de droits et taxes, c'est ne pas connaître le caractère et le mode de payer des Orientaux en général ; c'est ignorer le désordre de l'administration financière de la Turquie et c'est oublier que cette fièvre d'accélération des communications qui concorde aujourd'hui avec l'esprit européen en mouvement, sans repos, n'est pas du tout adéquate aux Orientaux, qui ont pour proverbe : « La précipitation est l'œuvre du diable, la lenteur plaît à Dieu. » (1)

Pour toutes les raisons que nous venons d'indiquer : affectation des dîmes au paiement de l'indemnité de guerre à la Russie, accroissement dans un temps plus ou moins éloigné, désordre financier

(1) *La Revue*. L'Allemagne et l'Angleterre en Turquie, 1er août 1902, p. 272.

de la Turquie, cette source de revenus ne nous paraît pas devoir constituer un gage suffisant et sérieux au paiement des garanties d'intérêts.

II. — PEUT-ON COMPTER SUR LES MONOPOLES ? On a prétendu que dans l'établissement du monopole des pétroles, des alcools, des allumettes, des cartes à jouer et du papier à cigarettes, le gouverneemnt turc trouverait des ressources importantes qu'il pourrait consacrer aux annuités dues à la Société concessionnaire. Les Allemands y ont songé, et nous ne serions pas étonnés que la clause contenue dans le traité de commerce conclu le 26 août 1890 entre l'Empire germanique et la Turquie n'ait été inspirée par cette préoccupation. Ce traité, remplaçant l'acte de commerce du 20 mars 1862, fut signé à l'occasion du premier voyage de Guillaume II en Orient. Le gouvernement ottoman se réserve le droit d'accorder à des particuliers ou à des Sociétés des monopoles complets en ce qui touche les pétroles, les alcools, les papiers à cigarettes, les allumettes et les cartes à jouer. Or, en 1890, la Deutsche Bank a déjà obtenu la concession de la ligne Haïda-Pacha-Ismidt, avec faculté de prolongement sur Angora. C'est pour elle, dès cette époque, l'amorce du Chemin de fer de Bagdad, et qui nous dit que dans le traité du 26 août 1890, l'Allemagne n'a pas exigé l'insertion de cette clause concernant les monopoles, afin que plus tard, le sultan soit libre de les concéder à telle Société qu'il lui plaira, en l'espèce, la Deut-

sche Bank... Sans doute, ce ne sont là que des conjectures, ne s'appuyant sur aucun document officiel. Mais il semble bien qu'elles renferment une part de vérité. M. A. Chéradame, dans son livre paru en 1903, ne déclare-t-il pas, en effet : « Tout récemment, on assurait que M. Gwinner, directeur de la Deutsche Bank de Berlin, a obtenu pendant son séjour à Constantinople la concession des cinq monopoles sus-énoncés » (1). Le fait n'était pas exact ; les intrigues de M. Gwinner ne purent aboutir, mais enfin, il n'en reste pas moins établi que la Deutsche Bank a essayé d'obtenir les monopoles que le sultan, par le traité de 1890, se réservait d'accorder à telle ou telle Société. Et pourquoi M. Gwinner ne réussit-t-il pas ? C'est que cette question intéresse également les autres puissances. Pour que les monopoles soient rémunérateurs pour le Trésor, il faudra frapper de droits très élevés les articles similaires importés de l'étranger. Les nations ne manqueront pas de protester contre ces nouveaux tarifs prohibitifs ; il s'ensuivra une lutte douanière avec la Turquie, et cette dernière, « qui ne vit, pour ainsi dire, que des exportations », sera particulièrement atteinte.

Avant de concéder à une Société quelconque le privilège exclusif de fabriquer, d'exploiter et de vendre les divers articles monopolisés, il faut que la Porte obtienne l'assentiment des puissan-

---

(1) *Ouvrage cité*, p. 137.

ces intéressées. Elle est d'ailleurs liée avec la plupart d'entre elles par des traités de commerce qu'il faudrait préalablement réviser. Et d'ailleurs, le rendement de ces monopoles est très aléatoire. Ils entraîneraient de sérieuses difficultés d'application, la Société concessionnaire demanderait certainement à l'Etat turc de l'indemniser des risques posibles et le Trésor n'en retirerait que des sommes bien inférieures aux 35 millions de garantie annuelle dont il serait débiteur vis-à-vis de la Compagnie de Bagdad.

III. — Ni le relèvement des dîmes, ni les monopoles ne pouvant suffire au paiement des annuités du Bagdadbahn, il fallait chercher une autre source de revenus susceptibles de fournir les fonds nécessaires à ce destinés. On a cru un moment que l'Unification de la Dette ottomane permettrait au Gouvernement de se procurer l'argent qu'il devait verser à titre de garantie kilométrique entre les mains de la Société Impériale.

La Dette publique ottomane a son origine dans l'emprunt qu'en 1880, le Gouvernement fit aux banquiers de Galata. De tout temps, les finances de la Turquie ont été dans une situation plus que précaire. Successivement, en 1855, en 1858, en 1860, en 1862, en 1863, en 1865, en 1872 et en 1873, elle fut obligée de recourir à des emprunts. Mais la guerre avec la Russie vint encore épuiser le Trésor, et c'est alors qu'en 1880, elle fit appel aux banquiers de Galata. Ceux-ci, par une convention du 18 octobre 1881, obtinrent la consolidation

de la dette que le Gouvernement ottoman avait contractée envers eux. Alors, fut constitué un consortium comprenant les délégués de toutes les puissances dont les nationaux étaient créanciers de l'Etat turc. Et dans cette commission internationale, furent représentées : la France, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. Mais en garantie de l'argent prêté, ces délégués exigèrent de la Porte, en leur faveur, l'abandon « des revenus du tabac, du sel, de la soie, de la pêche, du timbre et des spiritueux » (1). Si l'on ajoute que le le revenu des dîmes est spécialement affecté à l'indemnité de guerre à la Russie, on voit que l'Etat turc ne dispose, pour ainsi dire, d'aucune ressource à laquelle il puisse donner une affectation particulière et nouvelle.

C'est pour cela que les Allemands ont essayé, en 1901-1902, de modifier l'organisation financière de la Turquie, afin de trouver dans ces remaniements la libre disposition pour l'Etat turc de certains revenus qui serviraient de gage à la garantie d'intérêts du Chemin de fer de Bagdad. D'où la tentative de l'Unification de la Dette ottomane. Malheureusement pour eux, cette tentative échoua. Ce n'est pas que le Gouvernement de Berlin ait manqué d'habileté ! D'accord en cela, non pas avec la France, mais avec certains hommes politiques français qui occupaient une situation prépon-

(1) Verney et Dombmann. *Les Puissances au Levant*, p. 180.

dérante, il ne présenta pas lui-même le projet d'Unification. Ce faisant, il aurait ainsi montré trop clairement son jeu aux autres puissances et il allait au devant d'un échec certain. Ce fut M. Rouvier, alors ministre des finances, qui élabora le projet d'unification auquel l'Allemagne s'empressa de donner son entière adhésion. Le rôle de M. Rouvier en cette affaire a été vivement critiqué ; certains lui reprochent d'avoir continué comme ministre des opérations qu'il n'aurait dû faire qu'en qualité de Directeur de banque privée ; d'autres l'accusent « d'avoir été le collaborateur très efficace de la politique allemande en Turquie » (1). Nous aurons plus tard à revenir sur l'attitude de M. Rouvier ; contentons-nous pour l'instant de faire remarquer que le projet de M. Rouvier reçut seulement l'adhésion du groupe allemand. Et faute de l'assentiment unanime des diverses nations créancières de l'Etat turc, les modifications que l'Allemagne et M. Rouvier se proposaient d'introduire dans l'organisation financière de la Porte ne purent aboutir. On a bien essayé de soutenir qu'il n'y avait aucune connexité entre l'affaire de Bagdad et la tentative d'unification de la dette ottomane. Mais alors, comment expliquer l'empressement de la Chancellerie allemande à soutenir le projet Rouvier ? Cette con-

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 275. Consulter d'ailleurs cet ouvrage pour connaître le rôle de M. Rouvier dans cette affaire de l'unification de la dette ottomane.

nexité ne doit pas faire de doute : l'unification aurait permis de procurer des revenus dont les Allemands auraient exigé l'affectation au paiement de la garantie kilométrique de leur Bagdad, et étant donnés les avantages qu'ils auraient trouvés dans le projet Rouvier, faut-il attribuer au seul fait du hasard la production de ce projet, précisément au moment de la signature de la Convention de 1902 ? D'ailleurs, le journal « *La Liberté* », qui a cherché à expliquer l'attitude de M. Rouvier et à la défendre, en soutenant qu'il n'avait agi que dans le but « d'améliorer la situation des créanciers de la Turquie, lesquels sont, pour la plupart, européens, pour ne pas dire français », reconnaît expressément « que le Chemin de fer de Bagdad n'a quelque chance de se faire, à cause de la subvention kilométrique à payer, que si la Turquie se procure des ressources qu'elle n'a pas à l'heure actuelle, et que ces ressources, c'est surtout au moyen d'une conversion comme celle de sa Dette qu'elle peut arriver à les obtenir » (1). Mais M. Rouvier était un homme trop intelligent, trop avisé, pour ne pas avoir prévu les conséquences indirectes de son projet.

Quoi qu'il en soit, les Allemands durent renoncer à l'Unification. Cependant, ils venaient d'obtenir du sultan l'iradé de 1903 et voulaient commencer immédiatement la construction de leur Bagdad. N'ayant pu trouver des revenus suffisants

(1) *Liberté*, 6 août 1902.

pour gager la garantie kilométrique de toute la ligne, ils eurent recours à un procédé détourné qui leur permit de se procurer les sommes nécessaires pour payer les annuités de la première section du Bagdad. La Société d'Anatolie obtint du Gouvernement turc que le BONI DE LA LIGNE HAIDAR-PACHA-ANGORA serait consacré au paiement de la garantie kilométrique de la section Koniah-Eregli (1).

Si cet excédent de recettes peut être considéré comme une sûreté solide pour 200 kilomètres, il serait dérisoire si on devait l'applquer à la garantie de toute la ligne. Les Allemands l'ont admis pour la section Koniah-Eregli, mais ce n'est qu'à titre temporaire, ne désespérant pas d'ailleurs de se faire concéder sous peu par la Porte des revenus spéciaux servant de gage aux annuités kilométriques auxquelles s'est engagé le Gouvernement turc. En 1902, ils essayèrent d'amener les puissances à consentir le relèvement des tarifs douaniers en Turquie, et c'est de cette réforme encore qu'ils attendent les sûretés indispensables pour poursuivre la construction de leur chemin de fer !

IV. — L'Administration ottomane soumet à un droit de douane de 8 0/0 les marchandises importées en Turquie. Ce tarif a été établi conformément aux clauses de plusieurs traités de commerce intervenus entre la Porte et les diverses nations. L'élévation de ce droit de 8 à 14 ou 15 0/0 *ad*

(1) Convention du 6 mars 1903.

valorem permettrait au sultan d'assurer la garantie kilométrique de la ligne de Bagdad. Pour modifier ainsi ce tarif résultant de « *capitulations* », l'assentissement des puissances est nécessaire et les tentatives du Gouvernement turc pour aboutir restèrent infructueuses. La première eut lieu au début de 1902. Poussé par les allemands, le sultan déclara qu'il allait, de son propre chef, sans consulter les parties intéressées, procéder à une élévation du tarif douanier. Une telle hardiesse de « l'Homme malade » ne devait pas en imposer à l'Europe. L'Angleterre et la Russie firent entendre d'énergiques protestations et le sultan n'osa pas donner suite à son projet.

Puisque l'Europe ne permettrait ce relèvement de tarif qu'avec son assentiment, mieux valait essayer de s'entendre au préalable avec les diverses puissances. En 1904 donc, sous prétexte de combler le déficit du budget macédonien et d'accomplir des réformes dans ce pays, la Porte réclama une augmentation de 3 0/0 *ad valorem*. Dans l'esprit de la Deutsche Bank, une partie de l'argent ainsi obtenu pourrait être détourné de sa destination conventionnelle et constituer des fonds disponibles en faveur du Bagdadbahn. Mais les représentants étrangers, à Constantinople, éxigèrent en échange de l'assentiment de leurs Gouvernements respectifs, toute une série de conditions et de sûretés : « révision des lois contraires aux intérêts du commerce européen ; loi sur les mines, les analyses en douane, les marques de fabriques,

l'emmagasinage du pétrole ; sûretés demandées à la Porte garantissant que le produit de la taxe ira combler le déficit budgétaire des vilayets de Salonique, Kossovo et Monastir ; engagement de ne pas frapper les opérations douanières de nouvelles taxes sous la forme de droit de timbre ou de toute autre manière. Enfin, à côté de ces conditions d'ordre général, certains Etats subordonnent leur acceptation à des avantages particuliers » (1). La Deutsche Bank et l'Allemagne ne doivent donc pas, semble-t-il, compter sur l'augmentation des droits de douane pour créer à la Porte des revenus affectés au paiement des annuités du Bagdad ! Le Gouvernement de Berlin paraît d'ailleurs l'avoir parfaitement compris. Au mois de novembre 1906, le ministre plénipotentiaire Raschdau, parlant au nom du Gouvernement à la Société Scientifique de Berlin, a déclaré : « Tout ce que la Turquie possède en fait de gages sérieux a été aliéné déjà pour garantir des emprunts antérieurs. Nous ne pourrions obtenir de nouvelles garanties que si les douanes de la Turquie étaient élevées, mais le consentement de toutes les puissances européennes est nécessaire...

» Nous avons fait trop de bruit dans cette affaire du Chemin de fer de Bagdad, la Turquie ne peut plus accepter de donner l'argent néces-

(1) *Revue des Deux-Mondes.* P. Imbert. Le Chemin de fer de Bagdad, 1er avril 1907, p. 670-671.

saire à la construction de la ligne, parce que l'attention des puissances a été mise en éveil par nos propres cris de triomphe et qu'elles ne consentiront certainement plus à l'élévation des douanes.

» C'est la résistance de l'Angleterre contre les élévations de douanes qui impose la construction du Chemin de fer de Bagdad » (1).

Après de laborieuses négociations, les puissances consentirent enfin une augmentation de 3 0/0, mais celle-ci ne correspondit nullement au but visé. Elle a pour objet d'améliorer la situation macédonienne, et les nations étrangères sauront empêcher qu'elle ne serve à alimenter l'œuvre allemande. C'est ce que déclarait, en termes catégoriques, sir Edward Grey, en réponse à l'interpellation de M. Balfour, au mois de mars dernier : « Nous avons consenti, disait-il, il y a quelque temps, un accroissement de 3 0/0 des droits des douanes ottomanes, et naguère, la Porte demanda l'autorisation de les élever de 4 0/0.

» Sans doute, serions-nous heureux de voir le nouveau régime posséder les moyens d'établir un Gouvernement fort dans toutes les parties du territoire. Pour cela, il lui faudra de l'argent ; mais s'il emploie cet argent à des chemins de fer peu avantageux pour notre commerce et qui enlèveront les moyens de communication jusqu'ici contrôlés par des concessionnaires britanniques, eh bien !

---

(1) Eugène Yung. *Ouvrage cité*, p. 218.

nous refuserons de consentir l'augmentation de 3 0/0 aux douanes ottomanes, jusqu'à ce que les intérêts commerciaux britanniques soient sauvegardés. »

Après les déclarations de sir Edward Grey, il ne saurait y avoir aucun doute ; ce n'est pas dans l'augmentation des droits de douane que la Turquie trouvera les ressources nécessaires au paiement de la garantie kilométrique du Bagdad.

Nous venons d'examiner successivement toutes les sources de revenus qui auraient été susceptibles de constituer des hypothèques sérieuses pour les souscripteurs du Bagdadbahn. Et nous avons pu nous rendre compte que les Allemands ne pouvaient compter, sur aucune d'elles, soit parce qu'elles ont déjà reçu une affection spéciale, soit parce que la surveillance internationale exercée sur ses finances ne permet pas à la Porte de modifier à son gré ses impôts et ses revenus sans l'assentiment des puissances créancières. Et cependant, cette question de la garantie d'intérêts est une question vitale pour le Chemin de fer de Bagdad. Non seulement sans cette garantie il ne pourrait subsister, atteindre la période de profits, mais encore on ne saurait l'établir si la Turquie n'est pas à même de payer l'annuité kilométrique de 16.500 francs à laquelle elle s'est engagée par la convention de 1902. M. de Schœn, ministre des Affaires étrangères, répondant au leader du centre du Reichstag, M. Erzberger, ne craignait pas

d'avouer que la construction du Bagdad « dépendra de la question de savoir jusqu'à quel point le Gouvernement turc se verra en mesure de donner une garantie de 20.620 francs par kilomètre » (1). et avant lui, le Dr P. Rohrbach « déclarait que la ligne ne peut se passer de la garantie » (2).

Par conséquent, pour que les puissances étrangères, pour que la France, l'Angleterre et la Russie, en particulier, consentent à ce que la Turquie affecte une partie de ses revenus à la garantie kilométrique du Bagdad, il faudra que l'Allemagne renonce à son rêve de faire du Chemin de fer une entreprise exclusivement germanique. Il faudra qu'elle admette la participation des nations qui ont des intérêts en Orient et auxquelles le railway allemand porterait ombrage. Elle devra faire abandon de son intransigeance si elle ne veut pas que cette question de la garantie d'intérêts soit la « pierre d'achoppement » du Bagdadbahn ; elle le devra aussi parce qu'elle n'a pas chez elle l'argent nécessaire pour construire cette voie ferrée et qu'elle aura besoin de faire appel aux capitaux étrangers, dont les gouvernements ne permettront l'exode que si une part leur est réservée dans l'administration et l'exploitation de l'entreprise.

---

(1) *Le Matin*, 12 février 1908.

(2) Paul Rohrbach. *Die Bagdadbahn*, 1902.

Section III

LES OFFRES ALLEMANDES AUX CAPITAUX ÉTRANGERS

Depuis la guerre de 1870, le jeune empire d'Allemagne s'est uniquement consacré au développement de son commerce et de son industrie. Son activité économique a pris un essor extraordinaire : son sol s'est couvert d'usines et de manufactures, sa flotte commerciale, devenue une des plus importantes du monde, exporte dans tous les pays les produits de la mère-patrie ; sa population elle-même va toujours en augmentant, rendant plus impérieux le Drang Nach Osten. Le Chemin de fer de Bagdad constituerait une voie ouverte à cette poussée, surtout s'il devait rester, comme les Allemands le voudraient, exclusivement germanique. Mais pour qu'il en fût ainsi, il faudrait que l'Allemagne puisse à elle seule mener à bonne fin cette œuvre colossale. Malheureusement pour elle, elle en est incapable ; la bonne volonté, la persévérance ne suffisent pas quand il s'agit d'une entreprise aussi gigantesque : sans doute, elle pourra disposer d'ingénieurs intelligents et actifs ; elle puisera dans son trop-plein de population des ouvriers vigoureux qui encadreront solidement les travailleurs indigènes et deviendront plus tard des colons précieux pour la métropole ; la production de ses usines est assez intense pour fournir les locomotives, les wagons et les rails nécessaires à

la construction et au fonctionnement de la ligne ; elle se sent assez d'énergie pour triompher des obstacles qu'elle peut rencontrer, mais il lui manque l'indispensable : je veux parler des capitaux. Oui, tout l'argent que l'Allemagne possède est engagé dans son commerce et immobilisé dans ses usines et ses manufactures. C'est en vain qu'elle ferait appel à des capitalistes nationaux, c'est inutilement qu'elle les convierait à participer à une œuvre qui doit augmenter l'éclat de l'aigle impérial ! Ils n'ont pas d'argent disponible et ne peuvent souscrire à l'émission de titres par la Société de Bagdad.

Quand elle conclut la convention de 1902, l'Allemagne savait parfaitement qu'elle ne possédait pas le premier sou des millions dont elle allait avoir besoin, mais elle comptait sur les capitalistes étrangers, et elle pensait que moyennant une faible compensation, elle se procurerait facilement auprès des diverses nations les fonds nécessaires.

Elle devait éprouver d'amères désillusions. Pour avoir voulu trop garder, elle devait tout perdre !

Avant même la signature de la Convention de 1902, il y eut des tentatives d'accords financiers entre la France et l'Allemagne. Le 6 mai 1899, les représentants de la Deutsche Bank, de la Société d'Anatolie, de la Banque ottomane, de la Compagnie française Smyrne-Cassaba se réunirent à Berlin et décidèrent que la Société Impériale ottomane du Chemin de fer de Bagdad serait une

Société nouvelle, distincte de la Société d'Anatolie, et que les deux pays, France et Allemagne, auraient une part égale dans les apports, dans la direction, dans l'exploitation et dans les bénéfices de l'entreprise. La situation offerte à la France paraissait donc avantageuse. C'est que les Allemands s'étaient parfaitement rendu compte que, ne possédant pas eux-mêmes des capitaux, « le marché de Paris, avec l'abondance et le bon marché de ses disponibilités, offrait à leur entreprise des avantages de premier ordre et qu'on ne devait pas hésiter à s'assurer au prix de sérieuses concessions. » (1)

Cet accord de 1899 se traduisit par deux conventions, de 1902 et 1903. L'une et l'autre ne purent aboutir. En 1902, la Deutsche Bank et la Compagnie Smyrne-Cassaba, soutenue par M. Constans, notre ambassadeur à Constantinople, décidèrent que le capital nécessaire à la construction du Chemin de fer de Bagdad serait fourni, savoir : 40 0/0 par l'Allemagne, 40 0/0 par la France et 20 0/0 seraient réservés aux capitalistes des autres pays ayant des intérêts en Turquie. « Dans l'esprit de M. Constans », comme d'ailleurs dans la pensée allemande, « ces derniers 20 0/0 seraient le lot de la Russie » (2). Mais voici que la presse russe, la *Novoïe Vrémia*, le *Swiet*, le *Méssa-*

(1) M. de Peyerimhoff. *Bulletin du Comité de l'Asie française*, avril 1901, p. 25.

(2) *La Liberté*, 6 août 1902.

ger Financier de Russie, que l'on supposait être inspiré par M. de Witte, mènent une vive campagne contre pareille convention. Le Chemin de fer de Bagdad est dénoncé comme un concurrent du Transsibérien. On le considère comme un instrument de guerre que l'Allemagne met aux mains de la Turquie pour résister à la puissance russe. Et la presse de Pétersbourg s'élève avec vigueur contre les offres franco-allemandes ; le gouvernement russe lui-même demande officieusement à ses sujets de se désintéresser financièrement du Bagdad et de consacrer leurs capitaux disponibles « dans les chemins de fer nationaux, affaires plus utiles et plus sûres que les entreprises rivales de l'étranger. » (1)

L'opposition russe fit tomber l'accord. C'est alors que l'on décida d'offrir à l'Angleterre la part que la Russie n'avait pas voulu accepter. Mais Londres refuse également.

Devant ce nouvel échec, les groupes français et allemands décidèrent de former un nouveau condominium. La France, l'Angleterre et l'Allemagne seraient sur le même pied : 30 0/0 de capital serait réservé à chacune d'elles et les autres 10 0/0 reviendraient à de petits Etats, la Suisse, la Belgique ou la Hollande. En échange, on espérait que les financiers anglais interviendraient auprès de leur gouvernement et obtiendraient de lui :

1° Son consentement à l'élévation des droits de

(1) *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 293.

douane ottomane ; 2° la promesse de faire passer la Malle des Indes par la future ligne de Bagdad.

Un moment, on put croire que l'Angleterre allait adhérer à cette combinaison. Au mois d'avril 1903, M. Balfour, alors président du Conseil des ministres anglais, déclarait à la Chambre des Communes que « comme l'opposition de l'Angleterre ne serait pas un obstacle insurmontable à la réalisation du projet, il serait regrettable qu'une route aussi importante conduisant aux Indes fût ouverte exclusivement sous une direction étrangère et il avait annoncé que l'Angleterre y participerait si on lui offrait des garanties suffisantes » (1). Mais cette déclaration souleva une vive émotion dans le pays. Le Gouvernement est attaqué avec violence par la presse, on l'accuse de favoriser une entreprise entièrement germanique, on représente le chemin de fer de Bagdad comme un levier mis entre les mains de l'Allemagne, et dont celle-ci pourrait, selon les besoins de sa politique, faire constamment usage contre l'Angleterre et contre la Russie. Sous la pression de l'opinion publique, le marquis de Lansdownne à la Chambre des Lords, et M. Balfour, à la Chambre des Communes, reconnaissaient le mois suivant (mai 1903) « que les propositions faites à l'Angleterre ne présentaient pas des garanties suffisantes, et que dans ces conditions, le gouvernement britannique ne pouvait

(1) V. *Journal Officiel*, 20 novembre 1903. Discours de M. Deschanel, p. 2797.

prêter les mains à l'entreprise » (1). Pour la troisième fois, la tentative franco-allemande n'avait pu réussir !

Après cet échec, la France et l'Allemagne, non découragées, se mettent à l'étude d'un nouveau projet : 40 0/0 du capital sont encore attribués à la France et à l'Allemagne, les derniers 20 0/0 seront donnés à d'autres groupes. La parité des droits semble respectée : le Conseil d'Administration et le Comité directeur comprendront un nombre égal d'Allemands et de Français. Le Président serait choisi parmi les premiers ; le secrétaire général parmi les seconds. Le matériel serait acheté moitié en Allemagne, moitié en France. Il semblait donc que cette convention nous plaçait sur le même rang que l'Allemagne, sur le même pied d'égalité.

Mais cette parité n'était qu'illusoire : les autres groupes qui détiendraient les 20 0/0 du capital, suisse, belge ou hollandais, risquaient fort d'être plutôt sympathiques à l'Allemagne, nous mettant toujours ainsi en minorité lorsqu'il s'agirait de prendre une décision. Les négociations, à peine terminées, avant même qu'aucune offre ne fût faite à ces groupes étrangers, la Deutsche-Bank laissa comprendre qu'elle était disposée à ne pas tenir les promesses faites et à saisir la première occasion favorable pour accaparer à la fois la présidence du Conseil d'administration et la

(1) *Id.*, p. 2798.

Direction de la Société. En réponse à ces prétentions, au mois d'octobre 1903, le Gouvernement français refusa d'admettre à la cote sur le marché de Paris les titres de Bagdad.

Ce fut un rude coup pour la Deutsche Bank, d'autant plus pénible qu'il venait la frapper au moment où elle s'y attendait le moins. Mais c'était une leçon nécessaire à l'intransigeance allemande. Comment ! pour construire sa voie ferrée du Bosphore au Golfe, la Société Impériale a besoin de capitaux que seule l'épargne française pourra lui fournir, et en échange de ces capitaux elle ne nous offrait que des concessions tout à fait illusoires ! Elle voudrait diriger, exploiter à sa guise, considérant qu'elle aurait suffisamment payé les services rendus par les capitaux français en s'acquittant envers eux d'un faible intérêt ! Mais le Bagdadbahn n'est pas indispensable aux capitalistes de France pour placer leur argent. D'autres voies leur sont ouvertes, d'autres sollicitations leur sont adressées. Et si nous consentions, en 1902-1903, à lier partie avec l'Allemagne, nous entendions que notre appui financier nous soit payé et nous voulions notre part dans la direction, l'administration et les bénéfices de l'œuvre, qui ne devait plus rester allemande, puisque les Allemands à eux seuls étaient incapables de la mener à bonne fin. « Donnant, donnant» ; la Deutsche Bank n'a pas voulu adopter ce principe, et le Gouvernement français fit bien de lui fermer notre marché.

Comment expliquer l'exagération des préten

tions allemandes ? La raison doit en être cherchée, croyons-nous, dans l'attitude de certaines banques privées françaises. Faisant passer leur intérêt personnel avant l'intérêt de leur pays, des banquiers parisiens n'hésitèrent pas à fournir à la Société Impériale, en 1902, après l'échec des premières propositions financières, une grande partie, 30 0/0, dit-on, du capital nécessaire à la construction de la section Koniah-Eregli. « Le premier tronçon du Bagdad, écrit M. P. Imbert, a été construit, comme les lignes d'Anatolie, avec l'aide des capitaux français. Mais ce sont des maisons de Paris, en relations d'affaires avec la Deutsche Bank, qui ont apporté les fonds aux entrepreneurs allemands » (1). Ainsi, ces banquiers privés faisaient absolument le jeu de l'Allemagne. Pourquoi donc celle-ci aurait-elle consenti des concessions quelconques, puisqu'en sous-mains elle se procurait chez nous l'argent dont elle avait besoin ? Il est regrettable qu'en cette circonstance, les banquiers français n'aient pas cru devoir repousser les offres de la Deutsche Bank. Et depuis, il semble bien qu'ils ont toujours réservé bon accueil aux propositions allemandes, même au moment où les relations diplomatiques entre les deux pays étaient extrêmement tendues. C'est ce que soutient l'*Humanité* du 22 avril 1911, sous la signature de Lysis : « D'une communication intéressante émanant d'un consul de France, écrit-elle, nous extrayons

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1er avril 1907, p. 672.

le renseignement suivant : au moment du différend marocain, en avril 1905, alors que la situation entre la France et l'Allemagne était si critique, le marché allemand se trouvant très gêné, les banques allemandes tirèrent de fortes sommes sur les banques françaises et se procurèrent, grâce à l'assistance de ces dernières, l'argent dont elles avaient besoin. *Le Monde Economique,* a constaté de même dans son numéro du 5 Décembre 1908 : « Nous savons que les relations étroites entre les banques françaises et allemandes n'ont été A AUCUN MOMENT troublées sérieusement par les allures menaçantes de la politique allemande. Les banques françaises peuvent " placer à Berlin d'importants capitaux français, qui servent, aujourd'hui comme hier, à alimenter les entreprises allemandes à l'étranger " . Nous pourrions peut-être, au besoin, ne pas attacher une grande importance aux paroles de Lysis, ne les considérer que comme une information de journaliste, puisée à une source plus ou moins sérieuse, si M. A. Chéradame, avec la haute autorité que lui confèrent ses connaissances sur les questions d'Orient, et particulièrement sur cette affaire de Bagdad, n'avait lui aussi, bien avant Lysis, signalé cette attitude des banques françaises. Dans une conférence par lui donnée à la Société Normande de Géographie, le 17 décembre 1906, il s'exprimait ainsi : « Pour les hommes d'affaires informés, ce n'est point un mystère que les Allemands empruntent journellement en France les sommes qui leur sont nécessai-

res au maintien de leur industrie... Les considérations qui précèdent expliquent pourquoi les Allemands ne peuvent trouver chez eux les quelque huit cent millions de francs nécessaires à cette entreprise et pourquoi, finalement, ils ont formé l'audacieux projet de trouver en France ces millions destinés à une entreprise exclusivement allemande. » (1)

Oui, les manœuvres des banques privées françaises sont très condamnables. C'est à leur sympathie pour les entrepreneurs allemands que l'on doit la nouvelle tentative que la Deutsche Bank essaya en France en 1906. Un an à peine après le renvoi de M. Delcassé, alors que l'Allemagne avait pris une attitude si provocatrice à l'égard de la France, la Deutsche Bank ne craignit pas, au mois de juillet 1906, de revenir à la charge auprès du Gouvernement français et de présenter cette fois-ci l'affaire de Bagdad comme exclusivement allemande. Et les banques parisiennes lui prêtèrent ouvertement leur appui, faisant distribuer des prospectus « où il était audacieusement affirmé que les titres du Chemin de fer de Bagdad allaient faire incessamment l'objet d'une émission publique et seraient admis en Bourse et cotés au Parquet » (2). En mars 1907, M. A. Gwinner, directeur de la Deutsche Bank, et M. Zander, directeur

---

(1) Rapporté par M. R. Perraud. *Revue*, 1er mars 1909, p. 27.

(2) *Revue*, 1er mars 1909, p. 25.

du chemin de fer d'Anatolie, vinrent à Paris ; mais leur voyage ne put vaincre les résistances du Gouvernement français qui, une fois encore, refusa de laisser coter les titres à la Bourse.

En résumé donc, la politique allemande a surtout consisté à former avec les banques françaises un consortium privé qui la dispenserait d'une entente avec le Gouvernement français. Si ce consortium avait pu réussir, l'entreprise de Bagdad conservait son caractère germanique ; la Deutsche Bank demeurait directrice et présidente : pour payer les services des capitaux étrangers, elle n'avait qu'à leur fournir un simple intérêt... Il est à souhaiter que les banques françaises ne tombent pas dans le piège que leur tend la diplomatie allemande. Si elles savent refuser leur concours, le Chemin de fer de Bagdad ne pourra avancer, car l'appui financier de la France et de l'Angleterre lui est indispensable. Il y a quelques mois à peine, la *Gazette de Cologne* écrivait : « Du côté allemand, on a toujours déclaré que nous ne repoussons nullement mais verrions au contraire, très volontiers la participation de l'argent étranger. Les financiers français n'ont qu'à venir, ils recevront chez nous un bon accueil » (1). Oh ! nous n'en doutons pas ! mais il faut faire savoir aux Allemands que le bon accueil ne nous suffit pas, que nous voulons des avantages palpables et certains ; qu'il leur est impossible de se procurer en sous-main

(1) 4 février 1911.

les capitaux nécessaires, qu'officiellement le gouvernement n'autorisera l'émission des titres du Bagdad que moyennant de sérieuses concessions. L'œuvre leur tient trop à cœur pour que, renonçant à leur intransigeance, ils ne consentent à donner à la France la place qu'elle doit occuper dans le Chemin de fer de Bagdad, en raison des services financiers rendus.

Mais le gouvernement français a-t-il toujours eu dans cette question de Bagdad une politique telle que la commandaient nos intérêts en Orient ? C'est ce que nous devons maintenant examiner.

TROISIÈME PARTIE

LES INTÉRÊTS ET LA POLITIQUE DE LA FRANCE DANS LA QUESTION DU BAGDAD

CHAPITRE PREMIER

DES INTÉRÊTS FRANÇAIS DANS L'AFFAIRE DU BAGDAD

Section I. — *Les pertes françaises dans le Bagdadbahn.* — I. Quels sont les intérêts français en Orient ? — II. La pénétration allemande en Turquie d'Asie menace de ruiner l'influence française. — III. Les répercussions de l'entreprise allemande en France même.

Section II. — *Les profits français dans la construction du chemin de fer de Bagdad.* — I. Les bénéficiaires français de la future entreprise ; *a*) les banquiers ; *b*) les industriels ; *c*) les porteurs de titres.

Section III. — *Devons-nous engager nos capitaux dans le Bagdadbahn ?* — 1re opinion : Nous devons aider l'Allemagne ; 2e opinion : Nous devons-nous abstenir ; 3e opinion : Nous devons concourir financièrement au Bagdadbahn pour sauver notre prestige et notre dignité. — Conclusion.

Nous avons montré dès le début de cette étude comment l'Allemagne avait réussi depuis 1870 à détrôner l'influence française en Turquie pour son propre avantage. Elle nous combattait à la fois sur le terrain politique, religieux et économique. Certes, ses efforts n'avaient pas été vains et grâce à ses voyageurs, à ses missionnaires, à ses colons,

à sa diplomatie, et à son Empereur, elle avait su accaparer la confiance du sultan, donner un essor incontestable à son commerce en Orient, obtenir d'importantes concessions et de nombreuses faveurs pour ses nationaux. Nous avions donc désormais une concurrente dangereuse et nous devions redoubler de vigilance et d'efforts afin de ne pas laisser la place libre à la dernière venue. On n'abolit pas en quelques années une influence plusieurs fois séculaire quand la nation qui la détient sait vouloir la conserver. ! Mais il ne faut pas s'endormir sur les conquêtes passées. Lorsque l'ennemi a un pied dans la place, si on n'y prend garde, il s'y installera bientôt, et par ses manœuvres, par ses intrigues, ou même par la force, il ne tardera pas à devenir le maître tout-puissant.

Du jour où l'Allemagne eut obtenu du sultan la concession du Chemin de fer de Bagdad, notre situation en Orient fut gravement menacée. La nouvelle voie ferrée abrite sous le drapeau turc l'aigle du Kaiser. Le Bagdadbahn portera gravement atteinte à nos intérêts en Orient. Sans doute l'Allemagne nous offre bien, moyennant notre concours financier, une certaine participation à l'entreprise, mais dans quelles proportions, suivant quelles bases la participation française doit-elle se fixer pour pallier le préjudice que l'œuvre allemande nous causerait ? Ce concours financier, avons-nous avantage à l'accorder ? Ne devons-nous pas, au contraire, obstinément repousser les

offres de la Deutsche Bank, empêcher les capitaux français d'aller alimenter l'œuvre de Bagdad ? Nous ne pourrons répondre à cette question qu'après avoir examiné d'une part ce que nous perdrons sûrement avec la construction du Bagdadbahn, et d'autre part les avantages, les bénéfices que nous y trouverons. De la comparaison des gains et des pertes, nous pourrons déduire quelle doit être notre attitude, si nous devons nous abstenir ou, au contraire nous engager et, dans ce cas, quel prix la France aura-t-elle le droit d'exiger de sa participation ?

Section Première

LES PERTES FRANÇAISES DANS LE BAGDADBAHN

Pour être à même d'apprécier les pertes que le Chemin de fer de Bagdad fera subir aux intérêts français en Orient, il est nécessaire d'exposer rapidement quels sont ces intérêts. On peut les classer en deux catégories :

1° Les intérêts économiques et commerciaux ;

2° Les intérêts religieux et moraux.

A la séance du 23 janvier 1902, M. Delcassé, alors ministre des Affaires Etrangères, affirmait que nous avions la seconde place en Orient, après l'Angleterre. A cette époque notre commerce dépassait 150 millions ; des sociétés françaises exploitaient 1.400 kilomètres de voies ferrées, avec les lignes Moudania-Brousse, Smyrne-Cassaba, Mersina-Adana, Beyrouth-Damas, Damas-Hauran,

auxquelles s'est ajoutée en 1905 la ligne Damas-Homs-Hama, que l'on se propose de prolonger jusqu'à Alep et Biredjick ; est encore soumis à notre influence le chemin de fer de Jaffa à Jérusalem ; les ports de Beyrouth, de Smyrne qui représentent ensemble 20.500.000 frcs. de capital français, les quais de Constantinople, les mines de charbon d'Héraclée, diverses usines et manufactures sont administrées par des Compagnies françaises. En somme, nous avons près de 354 millions engagés en Turquie d'Asie et 318 en Turquie d'Europe, et si nous ajoutons à cela les 60 0/0 de la Dette publique ottomane, soit 1.764 millions représentant les créances de la France vis-à-vis du gouvernement turc, nous voyons que nos intérêts forment un total de 2 milliards et demi de francs (1).

A ces intérêts purement économiques viennent s'ajouter ce que j'appellerai des intérêts moraux. J'entends par là toutes les écoles et les Facultés, les établissements hospitaliers et de bienfaisance que la France a créés en Orient. Ce sont les hôpitaux de Saint-Antoine et de Saint-Roch à Smyrne ; de Saint-Louis à Jaffa ; de Saint-Joseph à Jérusalem ; ce sont les dispensaires de Smyrne, de Brousse, de Tripoli, de Jérusalem encore, de Bethléem et de Nazareth, d'Ismidt et de Mossoul ; et la grande quantité d'hospices pour pélerins, construits en Terre-Sainte ; ce sont les orphelinats

(1) Henri Bohler. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, article cité, p. 284-285.

français de Beyrouth, de Brousse, de Tripoli, de Smyrne, de Jérusalem, de Tyr et de Bagdad. Et je n'ai énuméré que les plus importants. Il y en a plus de 300 pouvant abriter 100.000 malades ou indigents. Nos écoles ne sont pas moins nombreuses. « Il y a quelques années, disait M. Delcassé à la séance précitée, le nombre des élèves fréquentant les établissements et les écoles où on parle français, n'atteignait pas tout à fait 50.000 ; au printemps dernier, ce nombre atteignait 90.000 et je sais qu'il a augmenté depuis » (1). Et notre langue se répand ainsi dans toute la Turquie d'Asie. « Aucun Français n'est établi à Bagdad, écrivent MM. Verney et Dambmann, et cependant notre langue est parlée partout. A l'hôpital militaire d'Alep, les registres et les feuilles d'observations sont redigés en Français, la méthode française y est employée et tout le personnel de cet hospice fait usage de notre langue. Le Français est exigé pour entrer dans les grandes administrations de Grèce et de Turquie » (2).

Ce qui a contribué le plus à développer en Orient nos intérêts économiques, ce qui a propagé notre langue, ce qui nous a aidés à créer les œuvres charitables, c'est le protectorat religieux de la France sur les chrétiens d'Orient, protectorat dont l'origine remonte à Charlemagne, consacré par les Capitulations et, plus récemment encore, par l'alinéa

(1) *Journal Officiel*, 24 janvier 1902, p. 145.
(2) Verney et Dambmann. *Ouvrage cité*, p. 86.

7 de l'article 62 du Traité de Berlin de 1878. Il s'étend sur plus de 700.000 chrétiens habitant l'empire du sultan.

L'influence française en Orient s'exerce donc d'une façon prédominante : nos intérêts y sont considérables et le préjudice que pourra leur causer le Chemin de fer de Bagdad n'en sera que plus sensible. Il est du devoir du gouvernement français de veiller avec un soin jaloux à la protection de ces intérêts, sinon nous ne tarderons pas à sentir les funestes effets du Bagdad allemand.

Déjà la construction de la future voie ferrée allemande menace de ruiner la plupart des Chemins de fer français établis en Turquie d'Asie. La Deutsche Bank a réussi à conclure avec la Société Smyrne-Cassaba un accord aux termes duquel deux Allemands feraient désormais partie du Conseil d'Administration de cette Société, et deux Français entreraient dans celui de la Compagnie d'Anatolie. Au premier abord il semble qu'il n'y ait là rien de compromettant pour la Société française. « En réalité, écrit M. Chéradame, la situation est la même comme disproportion des forces que si une armée de 10.000 hommes et une de 100.000 échangeaient entre elles deux soldats. Elles n'en garderaient pas moins leur puissance respective » (1). Mais le raisonnement change si l'on considère que la Deutsche Bank a eu l'habileté d'ac-

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 47.

caparer la plupart des titres de la Société Smyrne-Cassaba. Ainsi, cette voie ferrée qui aurait pu devenir une entreprise française très prospère après l'achèvement du Bagdadbahn parce qu'elle détournera une grande partie du trafic et fera du port de Smyrne un concurrent dangereux de celui d'Haïdar-Pacha, est sur le point d'être absorbée par la convoitise allemande et d'être englobée dans le réseau d'Anatolie dont elle ne sera plus qu'une utile dépendance.

Situation identique pour la ligne Mersina-Adana. Mêmes manœuvres allemandes, même diminution de l'influence française. Par l'article 12 de l'iradé de 1902, le gouvernement ottoman a concédé à la Société d'Anatolie « la construction et l'exploitation de tout nouvel embranchement qui aboutirait à la Médierranée entre le port de Mersina et celui de Tripoli de Syrie ». Après la signature de cet iradé, les Allemands laissèrent sous-entendre que cette clause serait la ruine de la Compagnie française Mersina-Adana. Ils allaient, eux, construire une ligne nouvelle, se détachant du Koniah-Bagdad pour aboutir au Golfe d'Alexandrette, absorbant ainsi tout le trafic de la future voie de Bagdad. Evidemment la Compagnie Mersina-Adana ne se sentit pas capable de lutter victorieusement contre la puissante Société allemande. Elle entrevit la ruine à bref délai et supplia le gouvernement français d'intervenir auprès de la Deutsche Bank pour que celle-ci rachète les titres. La Banque allemande s'empressa d'opérer ce rachat : Le but

qu'elle visait était atteint : elle devenait la maîtresse d'une ligne qui lui rendrait les plus grands services pour la construction et l'exploitation de son Bagdad.

Enfin, tout récemment on prétendait que les Allemands feraient subir au tracé adopté du Bagdadbahn une légère modification, le détournant de quelques kilomètres vers le sud afin de passer par Alep. Et l'on disait également qu'ils avaient obtenu la concession d'un chemin de fer à voie étroite destiné à relier Alep à Alexandrette par Antioche. — La conclusion de tous ces empiètements successifs de la Compagnie allemande en Turquie d'Asie est que « notre réseau de Syrie sera, pour ainsi dire, décapité au nord » (1). Et c'est là une des conséquences du Bagdad allemand !

Malheureusement, ce n'est pas la seule ! Après avoir accaparé nos chemins de fer, les Allemands s'efforcent de mettre la main sur nos ports et nos quais. Du jour où la ligne Smyrne-Cassaba sera sous la dépendance complète de la Société d'Anatolie, la Compagnie française qui exploite les quais de Smyrne sera gravement compromise. Sans doute sa concession ne doit prendre fin que le 1er janvier 1953, mais le gouvernement turc s'est réservé le droit de rachat des quais, magasins, etc., pour les exploiter directement. Eh bien ! ne peut-on pas présumer que la Deutsche Bank tentera vis-à-vis

(1) Robert de Caix. *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1911, p. 277.

d'eux la même manœuvre qui lui a si bien réussi en 1888, contre la Compagnie anglaise Ludwig Seefelder, W. J. Alt et C°. A cette époque elle poussa le gouvernement turc à racheter à ladite Compagnie la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt et se la fit rétrocéder. Qui nous dit que dans un temps plus ou moins long, elle ne fournira pas au sultan, en sous-main, l'argent nécessaire pour acquérir ces quais et se les faire concéder.

Nous sommes d'autant plus fondés à émettre cette opinion qu'en 1899, les Allemands conçurent le projet audacieux d'expulser M. Granet et la Compagnie française qui exploitait les quais de Constantinople pour s'installer à leur place. En octobre 1899, en effet, le sultan nomma une commission chargée d'étudier cette portion du rachat. Et l'indemnité à payer fut fixée à 41.000.000 de francs. Qui devait les fournir ? Nous n'avons qu'à lire l'article que la *Deutsche Zeitung* publia en décembre 1889 pour connaître le fin mot de l'affaire : « Le gouvernement turc, écrivit-elle, n'a pas actuellement l'argent nécessaire au rachat et ne saurait se charger lui-même de l'administration des quais. Il devrait donc se trouver quelqu'un qui fournît les fonds et se chargeât de l'exploitation. Ce serait la Compagnie des Chemins de fer Orientaux ou d'Anatolie. Comme la Deutsche Bank est derrière l'une et l'autre, ce serait *la Banque allemande elle-même*. Par conséquent, si les quais devenaient possession allemande ne fût-ce qu'à bail, tous les transports et les communications seraient

aux mains des Allemands. Les conséquences économiques et politiques seraient incalculables. » En novembre 1902, le même journal reprenait encore cette idée. « Nous grouperons tous les chemins de fer et les quais (Constantinople et Haïdar-Pacha) en un grand trust allemand, placé sous le contrôle de la Deutsche Bank ». En 1902, la banque allemande n'eut pas les 41.000.000 demandés par la Compagnie française ; mais lorsque le Bagdad sera terminé, nul doute qu'elle ne fasse un nouveau sacrifice pour détrôner les Sociétés exploitantes actuelles de Constantinople et de Smyrne, afin d'englober ces ports et quais dans « le trust allemand ».

Nos intérêts commerciaux paraissent, eux aussi, singulièrement compromis. « Les efforts persévérants que font tous les Allemands pour accaparer tout le commerce d'importation en Turquie, ainsi qu'ils sont parvenus à le faire en Egypte, sont inouis », écrivait notre Consul à Adana en 1905. « Les négociants du pays ne doutent pas que bientôt ils achèteront tout à l'Allemagne, excepté ce que son sol ne produit pas et qu'elle ne peut créer... A Mersina, il y a dix ou douze ans à peine, les seuls produits français étaient connus ; en 1903, nos importations n'atteignaient que le septième rang ; en 1904 elles descendaient au huitième, avec le modeste total d'un demi-million de francs » (1). Du jour où ils auront construit leur Bagdad, où, par l'accomplissement de cette œuvre colossale, non

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 263-264.

seulement ils auront entouré d'une auréole le mot d' « Allemand », mais aussi se seront créé un moyen de pénétration puissant et efficace, leur commerce s'accroîtra toujours davantage, nous ravissant la seconde place, qu'en 1902, suivant M. Delcassé, nous détenions encore ! La locomotive allemande, concurrent redoutable pour le commerce français en Orient, sera, en même temps, un danger permanent pour notre protectorat religieux. Les Allemands connaissant fort bien les services incontestables que ce protectorat a rendus à la France dans le Levant, le convoitent depuis longtemps. Dès 1890, la *Wolkszeitung de Cologne* écrivait : « Nous ferons comprendre aux Français que nous avons assez de leur protectorat pour les œuvres de Terre-Sainte » (1). En 1898, *La Germania* déclarait : « Nous ne nions pas les mérites de la France, mais ces mérites appartiennent au passé » (2) ; et l'année suivante, après le voyage de Guillaume à Constantinople et en Palestine, le même journal était plus catégorique encore : « Le protectorat de la France n'est plus qu'une chimère » (3), parole reprise, d'une façon moins brutale, peut-être, mais non moins significative par le lieutenant-colonel von Bieberstein, lorsqu'il écrit : « La France a plutôt à reconquérir qu'à maintenir une situation dominante dans le Levant et dans le reste de l'Orient,

---

(1-2-3) *Revue de Géographie*, avril 1902. Citations rapportées par André Brisse, p. 301.

notamment en Syrie » (1). Et l'un des buts du voyage de Guillaume II à Jérusalem, en 1898, était précisément d'essayer de faire reconnaître par Léon XIII ce protectorat que la presse germanique proclamait déchu des mains de la France.

Solidement installée en Asie-Mineure avec son Bagdad, l'Allemagne travaillera à émietter de plus en plus les droits séculaires de la France ! Oui, le Chemin de fer de Bagdad sera une continuelle menace contre notre protectorat, parce qu'il amènera avec lui multitude d'employés et de colons, qui répandront la domination allemande sur la terre d'Asie. Et si l'Allemagne parvenait à réduire à néant ce protectorat, si elle lui enlevait son efficacité et son universalité, que deviendrait la situation de la France en Orient ? La réponse se trouve dans ce passage du discours que M. Raiberti prononçait à la Chambre des députés, à la séance du 23 janvier 1902 : « S'il était, disait-il, un autre moyen pour la France de maintenir son influence en Orient, que le protectorat religieux, la question pourrait se poser entre ce protectorat religieux et cet autre moyen. Mais cet autre moyen n'existe pas. Renoncer à ce protectorat religieux, c'est renoncer à l'influence française en Orient. » (2)

Peu importe que cette renonciation soit volontaire ou non, peu importe que la France abandonne ses droits ou qu'on les lui détruise. Du jour

---

(1) *Revue du cercle militaire*, 22 mars 1902, p. 323.
(2) *Journal officiel*, 24 janvier 1902, p. 140, col. 1.

où les Allemands auront conquis une partie du protectorat que nous détenons en Orient, ils auront porté à l'influence française dans ce pays un coup terrible dont elle aura grand peine à se relever !

Le Bagdadbahn constituera pour la pénétration allemande en Turquie d'Asie un puissant levier. Avec lui et par lui, nos intérêts économiques, commerciaux et religieux ne peuvent que subir de nouveaux assauts. Avant même qu'il soit construit, il a eu pour conséquence immédiate la décapitation de notre réseau ferré d'Asie ; lors de son entier achèvement, il constituera une artère précieuse, d'où l'influence allemande rayonnera au détriment de l'influence française. « Notre puissance dans le Levant, s'écrie Etienne Lamy, ressemble à une place investie par un siège long et habile, ses remparts sont partout menacés ; en maints endroits, les brèches s'ouvrent. Rien, néanmoins, n'est perdu si nous n'abandonnons pas nos défenses et nous-mêmes » (1). Le Bagdadbahn sera une nouvelle brèche, plus importante encore que les précédentes. Prenons garde que ce ne soit la trouée définitive qui permette l'invasion de la place par l'ennemi.

Et les funestes effets de l'entreprise allemande se feront même sentir jusqu'en France. Au début, sans doute, le Bagdadbahn ne réussira pas à dé-

(1) Rapporté par André Brisse, *Revue de Géographie*, juin 1902, p. 497.

tourner le trafic du canal de Suez. Mais plus tard, lorsque la sécurité sera revenue dans le pays qu'il traversera, lorsque son service sera régulier, la grande voie de communication entre Londres et les Indes ne sera plus Calais, Marseille et Suez, mais bien Calais, Ostende, Cologne, Munich et Vienne. Par conséquent, le trafic anglais n'empruntera plus notre territoire que sur quelques kilomètres seulement, de Calais à Jeumont. Ce sera une perte sensible pour la ligne Calais-Marseille et, contrairement à ce que pense M. Maurice Lair, notre grand port de la Méditerrante supportera définitivement les conséquences de la construction du Bagdadbahn (1).

De l'exposé que nous venons de faire, il résulte que l'entreprise allemande menace de léser nos intérêts, non seulement en Orient, mais encore en France même : « Je vois, disait M. Firmin Faure à la Chambre, à la construction de ce chemin de fer une foule d'inconvénients pour la France et pas un seul avantage » (2). Il semble bien que l'honorable député de Paris avait en partie raison. Oui, les inconvénients sont nombreux et graves ; oui, ce chemin de fer peut ruiner l'influence française, mais s'il cessait d'être exclusivement allemand, si la France devait participer à sa construction, à son administration et à son exploita-

(1) *Revue Bleue*. Le Chemin de fer de Bagdad, 5 avril 1907, p. 429.

(2) *Journal Officiel*, 24 mars 1902, p. 1467, col. 3

tion, est-ce qu'il n'aurait pas pour nous, malgré ce qu'en pensait M. Firmin Faure, quelques avantages ? Nous allons essayer de les rechercher.

Section II

LES PROFITS FRANÇAIS DANS LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD

« Il est incontestable, écrit M. Chéradame, qu'un certain nombre de Français gagneront et même beaucoup à l'exécution du railway de Turquie d'Asie » (1). Et les bénéficiaires français de la future entreprise seraient : 1° Les banquiers, qui gagneraient à l'émission financière ;

2° Les industriels, qui tireraient profit de la construction et de l'exploitation ;

3° Les porteurs de titres, qui participeraient aux bénéfices pécuniaires.

Examinons successivement chacun de ces avantages :

Et d'abord, les banquiers. La participation de la France au Bagdad se fera en fournissant une partie des fonds nécessaires à l'établissement de la voie ferrée. Les banquiers seront chargés d'effectuer le placement des titres devant être souscrits en France. Ces maisons de banque toucheront les frais de commission et de courtage qui accompagnent toute opération financière. Pour elles, les

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 291.

bénéfices sont certains, elles ne courent aucun risque, puisque sur l'argent qu'elles encaisseront, elles retiendront la part qui leur revient pour leur concours et leur intervention. Mais ce sera une infime catégorie de citoyens qui tireront ainsi profit de la participation de la France au Bagdad. Ils ne sauraient donc peser d'un gros poids dans la balance et faire incliner sérieusement le Gouvernement français vers l'entreprise allemande !

2° Un autre groupe de Français semble devoir bénéficier de la construction du Bagdad ! Ce sont les industriels. Si notre Gouvernement obtenait, comme il paraît vouloir l'exiger, de la Deutsche Bank, que la moitié du matériel soit commandé à l'industrie française, l'établissement de ce railway serait un débouché sérieux pour les fabricants de notre pays qui, pendant une quinzaine d'années, expédieraient en Orient des rails, des wagons, des locomotives, etc...

Ce ne sera peut-être pas chose facile de nous faire concéder ainsi une part dans la fourniture des matériaux. Le Bagdadbahn est, en effet, ardemment désiré par l'industrie allemande, qui a un impérieux besoin de trouver des débouchés. La Deutsche Bank résistera tout d'abord à la demande française, la presse germanique l'y convie. C'est le docteur Hasse qui, parlant du Bagdad, déclare que « l'industrie allemande doit seule en tirer profit ». C'est l'ingénieur Schneider, qui veut que l'entreprise « soit réalisée avec un matériel allemand ». Cependant, si la France ne tolère la cote

des titres de Bagdad à la Bourse de Paris que sous cette condition, les Allemands, poussés par leurs besoins financiers, consentiront à admettre la participation de la France dans les fournitures de matériel. Dès lors, les industriels et fabricants français ne pourront que retirer des bénéfices de ce nouveau débouché. Mais ce groupe sera encore forcément restreint. Seules, les grandes Sociétés métallurgiques, les forges et les aciéries importantes seront à même de satisfaire les commandes du Bagdad et, par conséquent, ici encore, comme pour les banquiers, l'établisement du railway ne profitera qu'à quelques douzaines de Français.

3° Il y a cependant une troisième catégorie de citoyens, plus nombreuse celle-là, et à qui l'entreprise du Bagdad semble devoir réserver des avantages plus durables. Je veux parler des porteurs de titres. Si la Deutsche Bank est autorisée à émettre une partie de ses titres en France, nul doute que l'émission ne soit rapidement couverte. Il y aura certainement beaucoup de nos concitoyens qui, alléchés par les gains à venir, pensant peut-être que le Bagdad sera un second Suez, et qu'il leur sera payé, dans un temps plus ou moins long, des revenus considérables, s'empresseront d'engager leurs capitaux dans ce railway d'Asie. Pour ceux-là, la participation de la France à l'entreprise allemande semble, au premier abord, devoir être fructueuse. Mais lorsque nous avons étudié les recettes probables du Chemin de fer de Bagdad, nous avons conclu que cette entreprise ne

pourrait procurer des bénéfices qu'au bout d'une assez longue période. Pendant ce temps, les capitalistes engagés dans le Bagdad n'auront pour toute sûreté que la garantie kilométrique payée par le Gouvernement turc ; ils devront donc se contenter, pendant plusieurs années, d'un intérêt qui ne sera peut-être pas en proportion du caractère aléatoire de l'entreprise.

En résumé, les souscripteurs, c'est-à-dire le groupe le plus nombreux de Français à qui le Bagdad doit profiter, risquent fort d'être déçus dans leurs espérances. « Quant à la masse des porteurs de titres, écrit M. Chéradame, petits employés ou commerçants, bourgeois ou cultivateurs, ce sont eux qui auront à supporter tout le poids de l'affaire, une attente longue et pleine d'incertitude, pour n'aboutir, en fin de compte et en mettant les choses au mieux, qu'à toucher des dividendes plutôt modestes. » (1)

Si maintenant nous essayons de réunir les inconvénients d'un côté, les avantages de l'autre, nous voyons que les premiers sont de beaucoup supérieurs aux seconds. Ne classant, si l'on veut, les porteurs de titres ni dans les gains, ni dans les pertes, nous pourrons établir la balance de la façon suivante :

---

(1) *Ouvrage cité*, p. 295-296

PERTES. — Elles concernent à la fois :

1° Nos Chemins de fer,
2° Nos intérêts commerciaux,
3° Notre protectorat religieux,
4° Notre influence en Orient ;
} En Asie ;

5° Notre port de Marseille,
6° Notre ligne Marseille Calais.
} En France.

AVANTAGES. — Ils se réduiront :

1° Aux banquiers pour l'émission ;
2° Aux industriels pour la construction.

Et si l'on ajoute que les pertes seront définitives et les avantages uniquement temporaires, nous voyons que ceux-ci ne sauraient compenser celles-là.

Dans ces conditions, devons-nous permettre aux capitaux français d'aider à la réalisation de l'entreprise de Bagdad ? Il semble qu'il devrait y avoir unanimité sur ce point. Puisque nous avons plus à y perdre qu'à y gagner, nous devons non seulement repousser les offres allemandes, mais encore nous opposer énergiquement, dans la mesure du possible, à ce que la Deutsche Bank achève la construction de son railway. Cependant, les avis sont partagés :

Les uns estiment que les capitaux français doivent alimenter des œuvres plus utiles pour notre pays et que le Gouvernement a le devoir d'empêcher leur exode à l'étranger, surtout lorsqu'il s'agit d'entreprises anti-françaises comme le Chemin de fer de Bagdad.

Les autres pensent, au contraire, qu'il est avan-

tageux pour nous de collaborer au Bagdad, d'aider à le construire.

Entre ces deux opinions extrêmes, il y en a une troisième qui, tout en reconnaissant le mal que le Bagdad peut causer aux intérêts français, est néammoins d'avis de ne pas refuser notre concours financier. Ceux qui soutiennent cette opinion se placent à des points de vue différents pour la défendre. Nous les exposerons en étudiant les arguments que les uns et les autres font valoir en faveur de leur théorie.

Section III

DEVONS-NOUS ENGAGER NOS CAPITAUX DANS LE BAGDADBAHN ?

Examinons tout d'abord l'opinion qui consiste à soutenir que nous avons intérêt à marcher avec les Allemands dans cette affaire du Bagdad. Un des auteurs français les plus enthousiastes pour le Chemin de fer de Bagdad, M. de Peyerimhoff, vante l'accord financier qui, en 1901, est sur le point de se conclure entre la France et l'Allemagne. Il estime qu'il suffit de notre présence dans la combinaison pour que « rien ne soit tenté contre nos intérêts », et il considérerait comme infiniment regrettable que nous refusions la part que les Allemands veulent bien nous offrir. Bien plus, M. de Peyerimhoff soutient que cette entreprise « vaut pour nous, tant comme ressort d'un développement commercial auquel, MALGRÉ LE PEU D'IMPORTANCE DE NOS INTÉRÊTS ACTUELS dans ces régions,

nous ne pouvons manquer d'être associés, que come instrument d'expansion pour notre influence politique et économique » (1). Ainsi donc, voilà un désaccord complet avec la théorie que nous soutenons plus haut, à savoir, que le Chemin de fer de Bagdad serait ruineux pour l'influence française en Orient. D'un avis diamétralement opposé, M. de Peyerimhoff le considère, au contraire, « comme un instrument d'expansion » pour cette même influence. Si le Bagdad doit nous permettre d'étendre notre influence, nous n'avons pas à nous préoccuper des articles de la presse germanique proclamant la déchéance de notre protectorat et nous devons oublier le voyage de Guillaume II à Jérusalem. Il est vrai que, d'après M. de Peyerimhoff, nous n'avons que peu d'intérêts dans ces régions. En Mésopotamie et sur les bords du Golfe Persique, l'influence française n'est pas prédominante comme en Asie-Mineure, en Syrie et en Palestine.

Mais si les pertes que le Bagdadbahn pourrait nous faire subir dans le Pays des Fleuves ou sur les rives du Golfe sont peu conséquentes, il n'en sera pas de même dans tout l'Orient, et déjà, ne commençons-nous pas à regretter l'arrivée de l'Allemagne, cette rivale politique et cette concurrente commerciale !

Malgré M. de Peyerimhoff, nous maintenons donc que le Bagdadbahn ne sera pour nous ni un

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, avril 1901, p. 27-28.

moyen de pénétration politique, ni un instrument d'expansion économique.

Cette opinion que la France a tout intérêt dans la question de Bagdad, d'agir de concert avec l'Allemagne, a été à un moment donné celle du Gouvernement français lui-même.

Combattant une proposition de loi relative au Bagdad, déposée sur le bureau de la Chambre par M. Firmin Faure, M. Delcassé, alors ministre des Affaires étrangères, s'exprimait ainsi à la séance du 24 mars 1902 : « Les Français auxquels on s'est adressé (pour obtenir leur appui financier) ont jugé qu'ils avaient tout avantage à ne pas refuser leur concours ; la question est de savoir à quelles conditions ils le donneront. Messieurs, si une solution était trouvée, en vertu de laquelle la Société d'Anatolie, concessionnaire de la ligne de Bagdad, disparaîtrait d'abord devant une Société d'études — car on n'en est que là,... — laquelle cèderait ensuite le pas à une Société définitive, où l'élément russe aurait pleine faculté d'entrer et où l'élément français aurait, et dans la construction, dans l'exploitation et dans la direction générale de l'entreprise, une part absolument égale à celle de l'élément étranger le plus favorisé, je demande à la Chambre s'il n'y aurait pas plutôt lieu de se féliciter de cette participation...

» Je laisse maintenant à la Chambre le soin de dire si, par une loi et d'avance, elle entend signifier à ces Français qui, faisant acte d'initiative, travaillent à développer les intérêts français et,

par conséquent, l'influence française en Orient, qu'ils auront le droit de rechercher des concours partout, excepté dans leur propre pays. » (1)

Ainsi donc, M. Delcassé, lui aussi, considère que le Chemin de fer de Bagdad sera une œuvre utile pour la France en Orient. Ainsi, la Deutsche Bank, en travaillant pour elle, fait également notre jeu à nous ! Et voilà la France qui va bénéficier de l'amitié du sultan pour Guillaume ! Mais les catégoriques affirmations de M. Delcassé ne purent convaincre M. Firmin Faure : « On ne peut pas laisser dire sans protester, s'écria-t-il, que l'œuvre du Chemin de fer de Bagdad sera une œuvre destinée à favoriser les intérêts de la France en Asie-Mineure... Si vous laissez faire ce chemin de fer, l'influence allemande, déjà si considérable en Asie-Mineure, nous chassera à jamais de ces régions, sur lesquelles nous ne pourrons plus exercer aucune action. » (2)

Pourquoi M. Delcassé tenait-il un pareil langage ? Pensait-il que l'argent français, dans l'entreprise de la Deutsche Bank, empêcherait celle-ci de faire du Chemin de fer de Bagdad une œuvre destinée surtout à servir les intérêts allemands ? En adoptant le raisonnement du ministre des Affaires Etrangères, si les capitaux français dans le Bagdad doivent développer notre influence en Orient, nous devons souhaiter qu'ils y aillent

---

(1) *Journal Officiel*, 25 mars 1902, p. 1468, colonne 3.
(2) *Id.* *id.* *id.*

nombreux et nous devons nous réjouir des paroles que, deux mois auparavant, à la séance du 21 janvier, M. Etienne prononçait : « On dit que nous aurons à fournir 40 0/0 du capital ; je suis convaincu que ce sera encore 80 0/0. »

D'autres auteurs, au contraire, estiment que nous ferons une très mauvaise affaire de nous engager à la suite de l'Allemagne dans le Bagdadbahn et que nous devons opposer une fin absolue de non-recevoir aux offres germaniques. Et ces auteurs soutiennent que les capitalistes français doivent prêter leur argent à des entreprises plus utiles pour la France et tout aussi rémunératrices, pour ne pas dire plus. C'est, notamment, l'opinion de M. A. Brisse : « Il serait évidemment préférable, écrit-il, que nos disponibilités soient employées dans des œuvres exclusivement françaises, à la mise en valeur de notre empire colonial, par exemple ; mais, par suite d'une aberration mentale, du manque de confiance en nous-mêmes, nos capitaux ont une tendance marquée à s'employer dans des œuvres étrangères. Nous allons fournir de l'argent à l'Allemagne, mais nous refusons, par contre, 3 à 4 millions à l'entreprise éminemment française des chemins de fer éthiopiens, dont l'avenir est indiscutable, et qui est déjà à demi hypothéquée par un syndicat anglais. » (1) Si M. Brisse nous signale

(1) *Revue de Géographie.* Les Intérêts de l'Allemagne dans l'Empire ottoman, mai 1902, p. 394.

les chemins de fer éthiopiens comme œuvre plus utile que le Bagdad, M. Georges Caulis, dans l'*Opinion*, est également d'avis, lui aussi, que nos capitaux désertent l'entreprise de la Deutsche Bank et recommande plus spécialement la construction de la ligne de Samsoun à Sivas et à Erzeroum, que le sultan « juge opportune », et qu'il ne peut concéder à aucune puissance, par suite de l'accord du 31 mars 1900 avec la Russie. Mais pour établir cette ligne, le sultan s'adressera aux capitaux français, et M. Georges Caulis voudrait que notre collaboration financière lui soit acquise, que « nous détournions les yeux de ce chemin de fer des *Mille et Une Nuits*, dont le mirage a trop souvent détourné, nos hommes d'affaires de notre besogne, moins romantique, mais tout aussi noble, et dont nous avons tant hâté la réalisation par toute sorte d'actes de faiblesse. » « Nous n'avons pas le droit, déclare-t-il, de mal juger l'œuvre allemande, qui est belle de méthode et d'énergie. Mais nous devons entamer une œuvre à nous et lui réserver nos ressources. » (1) Evidemment, l'idée émise par M. Georges Caulis est séduisante, et si nous n'avons pas ici à examiner la possibilité de la réalisation du chemin de fer préconisé par M. Caulis ; si nous n'avons pas à étudier les problèmes qu'il soulève, nous retiendrons seulement, c'est ce qui nous intéresse, que l'auteur est fermement opposé à la participation de l'argent français au

(1) *Opinion*, 1er avril 1911, p. 387

Bagdad ! En termes tout aussi catégoriques se prononce encore M. Pierre Khorat : « Nous n'avons plus le droit, écrit-il, d'espérer le rétablissement de notre prestige, en allant à Bagdad à la remorque des Allemands. Si les groupes industriels et financiers de France ont des capitaux et du matériel en excès, ils en feront un placement aussi bon et plus utile dans nos colonies, telles que l'Afrique équatoriale ou occidentale, l'Indo-Chine ou Madagascar. (1)

M. R. Perraud, lui aussi, affirme que la France « ne doit pas se laisser faire ». « De l'avis de tous les gens compétents, elle (*l'entreprise de Bagdad*) est médiocre, pour ne pas dire franchement mauvaise... Les capitalistes français, pas plus que les anglais, ne joueront un rôle de dupes en fournissant au Pangermanisme les millions qu'il attend d'eux. » (2) M. Dubief lui-même, qui approuva cependant par son vote les déclarations de M. Delcassé à la séance du 24 mars 1902, semble maintenant avoir modifié son opinion. Il reconnaît que « nous donnerions beaucup » en accordant l'inscription à la côte de l'emprunt nécessaire au Bagdad et se demande, sans toutefois y répondre, quelle sera la « contrepartie de notre concours », quels sont les avantages que nous en retirerons en échange (3).

---

(1) *Larousse-Supplément illustré*. Le Chemin de fer de Bagdad, avril 1911.

(2) *Revue*, 1er mars 1909. L'Allemagne et le Bagdadbahn, p. 29.

(3) *Revue Bleue*, 15 juin 1907, p. 742.

La réponse avait déjà été faite quelques années auparavant par M. A. Chéradame. Après avoir étudié la question de Bagdad dans tous ses détails, après avoir fait preuve d'une connaissance érudite de cette affaire, M. Chéradame est encore le plus affirmatif de tous : « La France a-t-elle intérêt à la création du Chemin de fer de Bagdad ? Son influence en Orient profitera-t-elle de cette entreprise en proportion de l'apport de ses capitaux ? Nous répondrons résolument NON. » (1)

Ainsi donc, de l'avis d'hommes compétents, nous devons fermer les portes de notre marché aux offres allemandes ; nous devons, l'intérêt de la France l'exige, empêcher les banques privées de donner en sous-mains les capitaux qui manquent à la Deutsche Bank pour mener à bien une œuvre qui doit ruiner notre influence dans le Levant. La théorie contraire qu'exposait M. Delcassé à la tribune de la Chambre dans la séance précitée, et qui, par conséquent, était en quelque sorte la théorie officielle du gouvernement français, rencontre donc de nombreux et compétents adversaires. Les arguments qu'ils font valoir semblent irréfutables, car ils s'appuient sur les écrits des auteurs allemands, sur les articles de la presse germanique, sur les manœuvres et les intrigues des hommes d'Etat qui, tous, représentent le Bagdad comme une œuvre destinée à accroître l'influence allemande au détriment des intérêts français.

(1) *Ouvrage cité*,, p. 299

Entre ces deux opinions extrêmes, consistant à soutenir, l'une que nous devons nous engager dans le Bagdadbahn parce que l'affaire est avantageuse, l'autre que nous devons, au contraire, nous abstenir sans hésitation aucune, car nous n'avons qu'à perdre dans une pareille entreprise et que d'ailleurs nos capitaux peuvent trouver des débouchés d'une plus grande utilité pour notre pays, se place une troisième opinion. Elle émane de gens qui, sans méconnaître les inconvénients du Chemin de fer de Bagdad pour les intérêts français en Orient, estiment néanmoins que nous ne devons pas refuser notre concours financier à l'entreprise allemande. Et les raisons qu'ils apportent à l'appui de leur théorie varient plus ou moins : Pour les uns, les Allemands devant malgré tout arriver à constituer, petit à petit, à eux seuls la somme de 600 millions nécessaire au Bagdad, il est préférable qu'un accord soit signé afin de réserver une part aux capitaux français ; pour les autres, il faut empêcher que ce chemin de fer ne soit œuvre exclusivement germanique si nous ne voulons pas perdre notre prestige en Orient ; pour d'autres enfin, notre dignité exige que nous ne laissions pas l'Allemagne accomplir à elle seule une entreprise de pareille envergure.

C'est pourquoi ces auteurs soutiennent que puisqu'on ne peut arrêter le Drang allemand en Turquie d'Asie, mieux vaut le suivre, pour l'endiguer, si possible, ou tout au moins en atténuer les funestes effets.

Examinons le bien-fondé de ces opinions : « C'est bien à tort et avec une légèreté imprudente, écrit M. Robert de Caix, que l'on a contesté la possibilité d'émettre aucun emprunt d'Etat sur le marché allemand. La question ne porte que sur la rapidité avec laquelle ce marché peut fournir les capitaux nécessaires au Bagdad. » (1) L'auteur déclare qu'une fortune consolidée commence à se créer en Allemagne » et que les concessionnaires pourraient peu à peu placer dans leur propre pays les emprunts nécessaires à l'exécution de l'entreprise. » Et alors M. Robert de Caix conclut qu'il serait « absurde de bouder devant une œuvre qui doit s'accomplir plus ou moins vite, mais s'accomplir quand même, avec ou sans notre concours. » (2) Mais nous nous demandons jusqu'à quel point ce raisonnement est juste. Nous ne croyons pas que l'Allemagne soit à même, et de longtemps, de fournir des capitaux suffisants pour continuer le Bagdad. N'oublions pas que la première section que maintenant l'on devra construire, comporte la traversée du Taurus, c'est-à-dire la région la plus difficile de la ligne, celle qui exigera, pour son exécution, des sommes considérables. Quelques semaines avant que paraisse l'article de M. Robert de Caix, un parlementaire très au courant des questions extérieures, M. Denys Cochin,

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, p. 271, 1^er mars 1911 ; La Question du Bagdad après Potsdam.

(2) *Id*, p 275.

répétait encore à la tribune de la Chambre, lors de la discussion du budget des Affaires Etrangères : « Le Chemin de fer de Bagdad se fera quand l'épargne française voudra bien y consentir. » (1)

Donc, M. Denys Cochin ne croit pas que, sans notre aide, le Bagdad puisse être terminé. Il semble bien, en effet, que cette consolidation de la fortune allemande, dont parle M. Robert de Caix, ne soit encore que très faible. Non, il n'y a pas à s'alarmer. Livrée à ses seules forces pécuniaires, l'Allemagne ne réalisera pas de sitôt sa tâche. D'ailleurs, on peut se demander si les Allemands voudraient tout seuls s'aventurer dans une pareille entreprise. « Il est clair, écrivait M. A Brisse, que la Compagnie allemande cherche à se débarrasser des frais d'une affaire dont elle prétend se réserver la direction exclusive et tous les avantages politiques. » (2) Si elle marche seule, la Compagnie devra seule supporter tous les frais. Elle ne trouvera pas de longtemps, dans son pays, l'argent indispensable, tant pour le Bagdad que pour la renaissance économique de l'Asie-Mineure, conditions *sine qua non* du succès de l'œuvre allemande. En résumé, l'opinion qui demande que nous suivions l'Allemagne dans cette affaire du Bagdad parce qu'elle sera à même, un jour ou l'autre, de se passer de nous, ne doit pas nous convaincre de l'utilité de ce concours pour les intérêts français.

---

(1) *Journal Officiel*, 12 janvier 1911, p. 18, col. 1.
(2) *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 393.

Ne nous paraît pas non plus devoir être admise l'opinion qui soutient que nous devons participer au Bagdad pour sauver notre prestige en Orient. Cette participation est considérée, en effet, par M. H. Bohler : « comme le seul moyen de ne pas aparaître diminués dans un région où notre prestige est jusqu'ici prépondérant et où notre abstention serait interprétée comme une déchéance dans l'Orient tout entier. » (1) Et M. P. Imbert se demande, lui aussi : « ce que devient notre prestige si nous nous désintéressons de l'affaire de Bagdad. » (2) M. Bohler et M. Imbert pensent-ils que notre situation sera plus brillante, que nous n'apparaîtrons pas moins diminués aux yeux des peuples d'Orient, si nous secondons l'œuvre allemande et que nous soyons lésés par elle dans nos intérêts économiques, religieux et moraux ? Ne serons-nous pas considérés, au contraire, comme n'ayant pas su prévoir le jeu de l'Allemagne et nous étant laissé duper par elle ? Non, ce ne sera pas parce que nous irons à Bagdad à la remorque des Allemands, que le nom Français aura plus d'éclat en Orient et que nous pourrons conserver notre ascendant dans ces pays ! Pour maintenir notre prestige, préalablement à la concession de 1902, le Gouvernement aurait dû provoquer un accord entre

---

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1903, p 293.

(2) *Revue des Deux-Mondes*. « Le Chemin de fer de Bagdad », 1er avril 1907, p 681.

toutes les puissances ayant des intérêts en Orient, pour essayer de barre la route à l'Allemagne. Maintenant, la voie est ouverte, et l'étoile française a déjà pâli devant l'étoile allemande !

Enfin, avons-nous dit, certains auteurs voient dans la participation de la France au Bagdad le meilleur moyen pour restreindre les conséquences de la pénétration allemande en Turquie d'Asie. L'entreprise ne sera plus, disent-ils, exlusivement germanique, mais en quelque sorte internationale. En même temps que le rail introduira dans les pays traversés l'influence allemande, si la France a dans le Bagdad des droits égaux à ceux de l'Allemagne, il permettra à notre influence de s'y faire sentir dans les mêmes proportions. Mais rien ne prouve que la participation de nos capitaux à la construction et à l'exploitation de cette voie ferrée ne soit de nature à empêcher la mainmise allemande sur ces régions. Il est même à prévoir que la période d'hésitation passée, lorsque le Bagdadbahn commencera à rapporter des bénéfices, la Deutsche Bank s'efforcera, comme elle a fait d'ailleurs pour « les lots turcs », de racheter peu à peu la plus grande partie des titres français, afin de réduire à néant les droits de la France dans l'entreprise.

En résumé, il semble donc que nous devrions nous abstenir, conserver notre argent pour des œuvres françaises ou devant servir les intérêts de la France. Puisque ce chemin de fer ne saurait

accroître notre prestige, puisque ce que nous avons à y perdre l'emporte de beaucoup sur le gain que l'on peut en espérer, il vaut mieux que la France laisse les Allemands s'aventurer tout seuls. C'était le sage conseil que donnait M. Denys Cochin dans le discours que nous avons précédemment cité : « Lorsque vous autorisez notre épargne à sortir de France, disait-il en s'adressant au ministre des Affaires Etrangères, il faut vous préoccuper de savoir si elle sera garantie ; mais il faut aussi vous préoccuper de savoir si cette bonne épargne française, conquise par le labeur français, faite d'économies françaises, servira la politique française. Si vous n'en êtes pas convaincus, il faut laisser Khanikin, le Chemin de fer de Bagdad et tout le reste s'arranger comme ils le pourront. » (1) Si cependant le Gouvernement, admettant la thèse que soutenait M. Delcassé à la séance du 24 mars 1902, estime que les capitalistes français qui seconderont l'œuvre allemande travailleront « à développer les intérêts français et, par conséquent, l'influence française en Orient », il doit toutefois exiger que notre concours, si précieux, soit payé proportionnellement aux services rendus. Il ne doit l'accorder qu'à la condition, comme le demandait M. François Deloncle, qu' « une portion convenable du personnel de l'exploitation et surtout une participation utile, sérieuse et garantie au Conseil et à la direction de la Compagnie » nous soit réser-

(1) *Journal Officiel*, 13 janvier 1911, p. 18, col. 2.

vée (1). Et une part égale doit nous être donnée dans le matériel ; « à un boulon allemand, doit correspondre un boulon français » (2). Si nous consentons à aider les Allemands à entrer dans leur Bagdad, il faut que nous y entrions, nous aussi, au même rang, dans les mêmes conditions. Notre Gouvernement devra faire en sorte que le Bagdad ne soit pas une entreprise allemande construite avec des capitaux français. La Société a obtenu le droit de construire et d'exploiter diverses entreprises (3). Là aussi la France devra réclamer sa part. Puisqu'elle court des risques, il est naturel qu'elle soit comprise dans les bénéfices.

C'était bien, semble-t-il, la pensée de M. Delcassé, lorsqu'il disait « qu'une part absolument égale à celle de l'élément étranger le plus favorisé » nous serait réservée. Mais encore une fois, nous devons prendre garde de ne pas conclure un marché de dupes et nous devons entrer dans l'entreprise avec des conditions telles que l'on ne puisse pas, par des manœuvres plus ou moins habiles, nous en faire sortir lorsque nos capitaux ne seront plus nécessaires pour assurer le succès et le développement de la voie ferrée. Connaissant les intérêts français dans la question de Bagdad, demandons-nous maintenant si la politique française a été telle que l'exigeait la sauvegarde de ces intérêts.

---

(1) *Journal Officiel*, 12 mars 1903, p. 1101, col. 3.
(2) *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 394.
(3) Article 13.

CHAPITRE II

LA POLITIQUE FRANÇAISE DANS LA QUESTION DU BAGDAD

Section I. — *L'attitude de la France.* — I. Les fautes commises. — II. Le rôle de M. Rouvier. — III. La politique de M. Delcassé. — IV. La diplomatie de M. Constans. — V. L'explication de cette diplomatie.

Section II. — *Les répercussions extérieures de notre politique.* — I. L'irritation de la Russie contre la politique française. — II. L'opinion de la presse française sur l'attitude de la Russie. — III. L'Angleterre et notre politique au sujet du Bagdad.

La politique que la France devait suivre dans la question du Bagdad était particulièrement délicate. Non seulement ce chemin de fer touchait de près à nos intérêts, mais encore il constituait une arme mise par l'Allemagne aux mains de la Turquie et dirigée contre les Russes, nos alliés. Il fallait donc que notre politique soit à la fois conforme à nos intérêts et à nos alliances, et la tâche du Gouvernement français paraissait difficile. Sauvegarder les premiers, ne pas froisser les secondes : voilà à quoi devaient tendre les efforts de nos dirigeants et quels étaient les principes qui devaient les inspirer.

La Russie voyait d'un trop mauvais œil la con-

cession allemande pour ne pas se préoccuper de la politique française au sujet du Bagdad, et elle observait d'autant plus notre attitude, que c'était nous qui tenions la clef de l'entreprise, notre concours financier étant indispensable pour la construction de la voie ferrée asiatique. Il était donc évident que les paroles et les actes du Gouvernement français devaient se répercuter dans l'empire des Tsars et y recevraient un accueil plus ou moins sympathique, selon qu'ils paraîtraient contrarier les projets de la Deutsche Bank ou, au contraire, les favoriser.

Nous ne saurions donc étudier la politique de la France dans la question du Bagdad sans examiner également les répercussions extérieures de cette politique.

Section Première

L'ATTITUDE DE LA FRANCE

M. A. Chéradame la résume ainsi : « Cette opération prodigieuse, la mainmise allemande sur le Chemin de fer de Bagdad, constatée par toute la grande presse du continent, n'a été possible que grâce au concours énergique donné pendant les trois dernières années par les agents officiels français aux agents du Gouvernement de Berlin auprès du sultan. » (1)

---

(1) André Chéradame. *Le Chemin de fer de Bagdad*, p. 267.

Le Gouvernement français devait bien être au courant des agissements et des intrigues de la diplomatie allemande à Yildiz-Kiosk, il n'ignorait pas que depuis 1870, notre influence était continuellement battue en brèche en Orient et que l'intérêt de la France lui commandait de déjouer pareilles manœuvres. Or, depuis 1870, nos dirigeants et notre diplomatie ont assisté, impuissants, à toutes les concessions successives que l'Allemagne a su obtenir du sultan ; et en 1899, lorsque la Deutsche Bank se fit accorder en principe le droit de prolonger le rail de Koniah jusqu'à Bagdad et au Golfe, il a suffi de quelques vagues promesses de participation pour étouffer, avant même qu'elles se produisent, les protestations de la France.

Ce fut là une grande faute que commit le Gouvernement français de ne pas opposer, dès le début, son veto à la pénétration du rail allemand dans la Turquie d'Asie. Nul doute que la Russie, si nous avions adopté une attitude énergique, ne nous ait vivement secondés, et le sultan Abd-ul-Hamid, homme faible et poltron, impressionné par l'opposition russe et française, aurait cédé moins facilement aux sollicitations germaniques.

Nos réclamations auraient reposé sur des bases sérieuses et légitimes : il fallait faire valoir nos intérêts en Orient, menacés par l'entreprise de la Deutsche Bank ; il fallait s'appuyer sur les concessions de voies ferrées déjà obtenues par nous, telles la ligne Smyrne-Cassaba, qu'un syndicat français avait acquise depuis six ans à peine d'un

syndicat anglais, et la ligne Mersina-Adana, auxquelles le rail allemand allait désormais barrer la route vers l'intérieur. Au lieu de faire entendre de justes protestations, faisant preuve d'une blâmable imprévoyance, n'ayant pas su en cette affaire deviner le jeu de la Société allemande, notre diplomatie elle-même, par l'intermédiaire de M. Constans, notre ambassadeur à Constantinople, agit vigoureusement auprès des Allemands afin qu'ils procèdent au rachat de la ligne Mersina-Adana, à laquelle l'iradé de 1902 enlevait tout espoir d'extension à l'intérieur de la Turquie d'Asie et qui était fatalement destinée à disparaître ou plutôt à être englobée dans le réseau de Bagdad.

Ouï, le Gouvernement et la diplomatie française agirent bien à la légère en laissant le sultan gratifier l'Allemagne de concessions nombreuses et importantes. Ce fut une faute que de permettre à la Porte de rétrocéder, en 1888, à une Société allemande la concession de la ligne Haïdar-Pacha-Ismidt, après qu'elle eut prononcé la déchéance de la Compagnie anglaise qui l'exploitait. Ce fut une nouvelle faute que de ne pas avoir protesté, en 1893, lorsque la Société d'Anatolie eut obtenu la Faculté de prolonger ses voies ferrées jusqu'à Koniah. Troisième erreur encore en 1899, lors des premiers pourparlers entre l'Allemagne et la Turquie au sujet du Bagdad, que de n'avoir pas, d'accord avec la Russie, nettement signifié au Gouvernement turc qu'on ne tolèrerait pas une pareille concession à une seule puissance. Nouvelle

erreur enfin ,en 1902, d'avoir, après la signature de l'iradé définitif, supplié les Allemands de racheter la petite ligne côtière du golfe d'Alexandrette, ligne qu'ils convoitaient, qui leur était indispensable, tant pour le percement du Taurus que pour l'écoulement des marchandises qui, plus tard, circuleraient sur le Bagdad.

Sir Edward Grey reprochait, au mois de mars dernier, à M. Balfour, de ne s'être pas opposé au Bagdadbahn ; maintenant, il était trop tard. Le même reproche, la même critique peut-être adressée à notre Gouvernement et à notre diplomatie ; dès le début, ils auraient dû empêcher la mainmise de l'Allemagne sur les railways de Turquie d'Asie et soutenir énergiquement les Sociétés privées françaises qui luttaient pour arracher au sultan des concessions qui, toujours, allaient aux Allemands !

Ainsi donc, durant cette période, « des abandons déplorables furent consentis à la Compagnie d'Anatolie, qui repassa ses droits à la Compagnie du Bagdad. » (1) Dans les années 1899 à 1903, époques où la Deutsche Bank faisait les suprêmes efforts pour obtenir l'iradé définitif de concession, trois hommes ont joué en France un rôle prépondérant au sujet de la question de Bagdad, guidant notre politique, représentant à eux trois l'attitude

---

(1) Robert de Caix. « La Question du Bagdad après Postdam » ; *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1911, p 277.

officielle du Gouvernement français vis-à-vis de l'Allemagne : je veux parler de MM. Rouvier, Delcassé et Constans.

Nous ne dirons que quelques mots de l'attitude de M. Rouvier. Nous avons déjà vu que ce grand financier avait continué, alors qu'il était membre du Gouvernement, à agir comme simple directeur de banque privée. C'est de lui qu'émanait le projet d'unification de la Dette ottomane, lequel devait permettre au sultan de se procurer les ressources suffisantes pour la garantie kilométrique du Bagdad. Ce projet, qu'il avait préparé avant d'être ministre, d'acord avec la Deutsche Bank, avec laquelle l'établissement financier qu'il gérait avait eu des relations d'affaires, il en poursuivit la réalisation lorsqu'il fut au pouvoir. Il continua, ministre des finances français, à être le collaborateur de la Banque allemande et le Gouvernement de Berlin lui prêta ouvertement son appui pour faire adopter ses propositions par le sultan et les autres puissances. Ainsi donc, en 1902, M. Rouvier, membre du Gouvernement, intrigue dans les coulisses avec les financiers allemands ; il les aide à trouver l'argent pour le succès de leur œuvre. En agissant ainsi, M. Rouvier ne faisait pas acte personnel. Il devait bien avoir mis au courant de ses démarches ses collègues du ministère et ceux-ci avaient dû approuver son projet, sans quoi on ne s'expliquerait pas sa présence au sein d'un cabinet dont les autres membres penseraient différemment sur cette importante question.

D'ailleurs, notre ambassadeur à Constantinople a servi d'intermédiaire entre M. Rouvier et le sultan, ainsi que le prouve la dépêche suivante, publiée par un grand quotidien de Paris, le 4 août 1902 : « Le projet Rouvier, relatif à l'unification de la Dette, a été approuvé par un iradé... L'iradé accepte toutes les propositions du projet Rouvier et le sultan en informera aujourd'hui M. Constans d'une manière officielle au cours d'une audience. » (1) Donc, si M. Constans intervient dans cette affaire de l'unification de la Dette ottomane, c'est une preuve qu'il a reçu des instructions à ce sujet. Et qui les lui a données ? Son chef direct, M. Delcassé, ou bien M. Rouvier, avec l'assentiment de M. Delcassé, car on ne saurait admettre que notre ambassadeur doive être informé « OFFICIELLEMENT AU COURS D'UNE AUDIENCE » de l'acceptation par le sultan du projet d'unification, sans que le Gouvernement soit intervenu OFFICIELLEMENT lui aussi au sujet de ce projet. D'une façon comme de l'autre, le Gouvernement français, en soutenant le projet Rouvier, et M. Constans en l'appuyant auprès du sultan, donnaient ouvertement leur collaboration à l'entreprise allemande.

Sans doute, le Chemin de fer de Bagdad n'était pas le but avoué de ces réformes que l'on voulait introduire dans les finances ottomanes, et M. Rouvier, interpellé à la Chambre, aurait certainement repoussé l'accusation de faire le jeu de la Deutsche

(1) *La Liberté*, 4 août 1902.

Bank et de contribuer à la réalisation du Bagdadbahn.

C'est la diversion qu'essayait de tenter le journal *La Liberté,* lorsqu'il prétendait que le projet d'unification avait pour but « d'améliorer la situation des créanciers de la Turquie, pour la plupart Français ». (1). Chose curieuse et surprenante, ni à la Chambre, ni au Sénat, aucune interpellation ne fut adressée, aucune question ne fut posée sur le rôle du ministre des finances dans le projet d'unification de la Dette ottomane. Et cependant, la chose en valait la peine, et il aurait été intéressant de connaître la défense de M. Rouvier.

Donc, en 1902, les Allemands eurent en France un véritable collaborateur à leur Bagdad en notre ministre des Finances.

Puisque M. Delcassé ne protestait pas contre la politique financière de son collègue au ministère, c'était une preuve que notre politique extérieure était en parfait accord avec l'attiude de M. Rouvier. Tandis que celui-ci s'efforçait de procurer une base sérieuse et sûre à la garantie kilométrique du Bagdadbahn, M. Delcassé et notre diplomatie négociaient avec l'Allemagne plusieurs ententes pour la participation financière de la France à l'entreprise allemande. Nous avons vu qu'en 1902 et 1903, les tentatives d'accord furent nombreuses et qu'elles échouèrent, par suite du refus des autres puissances sur lesquelles on comptait.

(1) 6 août 1902.

de donner leur assentiment aux diverses combinaisons préparées par les diplomaties française et allemande. Cependant, tout cela se passait dans l'ombre, toutes les conversations avaient lieu dans les coulisses. La Russie et l'Angleterre déclinent sucessivement les parts qu'on leur offre, engagent leurs nationaux à ne pas donner un penny ou un rouble au Bagdad, et, chaque fois, la France et l'Allemagne établissent de concert une nouvelle combinaison. Par conséquent, M. Delcassé semblait tenir essentiellement à la collaboration de notre pays à l'entreprise de Bagdad ! Les Allemands reconnaissaient, dès cette époque, que sans l'appui de la France, ils ne pourraient construire leur ligne ; et voilà M. Delcassé qui s'ingénie à leur procurer cet appui ! Quel dévouement à ce Bagdad germanique !

Cependant, à la séance du 24 mars 1902, M. Delcassé eut l'occasion d'expliquer son attitude. M. Firmin Faure, député de Paris, ému par les bruits qui couraient au sujet de la participation éventuelle de la France à l'œuvre allemande en Turquie, déposa sur le bureau de la Chambre une proposition de loi ainsi conçue : « *Les émissions de titres, actions ou obligations destinées à permettre la construction du chemin de fer de Bagdad, ne pourront être autorisées sur le territoire français qu'après le vote d'une loi par les Chambres.* »

Et M. Firmin Faure, en demandant la discussion immédiate de sa proposition de loi, disait :

« ...La proposition que je vous soumets n'est pas de nature à empêcher définitivement l'émission qui se prépare... Je ne vous demande pas d'interdire *de plano* le lancement de l'émission ; je vous prie simplement de décider qu'elle ne pourra être autorisée qu'après un vote du Parlement. L'affaire sera soumise à la sanction de la nouvelle Chambre. A ce moment, elle sera mûre. Si elle est aussi bonne qu'on le prétend, si elle constitue un placement rémunérateur pour les capitalistes français, vos successeurs, ou vous-mêmes, mes chers collègues, si vous revenez sur ces bancs, pourrez voter la loi qui autorisera l'émission ; mais si on établit — et on établira — qu'elle ne présente aucune sécurité pour les porteurs de titres, la Chambre interdira purement et simplement cette émission et, en agissant ainsi, elle sauvegardera les intérêts de la petite épargne. » (1)

M. Delcassé monta alors à la tribune pour demander à la Chambre de repousser la proposition de loi de M. Firmin Faure : « Jamais, déclara-t-il, à aucun moment, ni officiellement, ni officieusement, d'une façon directe ou indirecte, la diplomatie française n'est intervenue dans cette affaire. » Et cette affirmation catégorique, M. Delcassé la soutenait encore à la séance du 19 novembre 1903 (2).

Ainsi, contre toute évidence, M. Delcassé sou-

(1) *Journal Officiel*, 25 mars 1902, p. 1467 et suivantes.
(2) *Journal Officiel*, 20 novembre 1903, p. 2798, colonne 1.

tient que le Gouvernement français était resté entièrement à l'écart dans cette question de Bagdad. Mais l'ingérence de la diplomatie française, l'action de notre Gouvernement dans l'affaire de Bagdad peut se prouver de plusieurs façons.

1° En avril 1901, par conséquent un an avant la déclaration de M. Delcassé, M. de Peyerimhoff écrit dans le *Bulletin du Comité de l'Asie française* : « Quant à l'ambassadeur de France, il trouva les groupes allemands tout préparés à l'idée que le marché de Paris, avec l'abondance et le bon marché de ses disponibilités, offrait à leur entreprise des avantages de premier ordre et qu'on ne devait pas hésiter à s'assurer au prix de nombreuses concessions. » (1) Et plus loin, il ajoute : « L'autorité personnelle de notre ambassadeur et de son prédécesseur, l'habileté de nos représentants financiers à Constantinople, l'esprit à la fois pratique et courtois de groupes allemands, encouragés par leur souverain et conscients d'une entente qui, peut-être, ne s'arrêtera pas là, ont transformé notre situation, un moment compromise. » (2) Ces lignes sont bien claires ; pas d'hésitation possible : M. Constans a agi à Constantinople, il a conversé avec les groupes allemands, une entente a été conclue, on en prévoit peut-être une autre plus complète, plus étendue. Mais de deux choses l'une : ou M. Delcassé ignorait les démar-

(1) *Bulletin Comité Asie française*, avril 1901, p. 25.
(2) *Id.*, p. 28

ches de M. Constans, et c'est invraisemblable, ou il n'a pas voulu, à la Chambre, le 24 mars 1902, avouer l'intervention du Gouvernement français dans l'entreprise de Bagdad. Cette deuxième hypothèse semble la meilleure.

2° L'intervention officielle se prouve encore par la dépêche publiée par *La Liberté*, le 6 août 1902, laquelle contient cette phrase : « A l'origine, les Allemands comptaient le (chemin de fer de Bagdad) construire avec des capitaux exclusivement allemands et en faire un chemin de fer allemand ; c'est alors que M. Constans est intervenu... » Confirmation de l'article de M. de Peyerimhoff ; nous revenons toujours à cette intervention de M. Constans, dès les premiers pourparlers entre l'Allemagne et la Turquie et nous y trouvons là un argument irréfutable de l'action de la diplomatie française dans la convention de Bagdad.

3° La présence de M. Rouvier, aux côtés de M. Delcassé, dans le ministère Combes, et les nouvelles démarches de M. Constans pour soutenir le projet d'unification de la Dette ottomane, démontrent bien que le Gouvernement français intervenait tout au moins d'une façon indirecte dans le Bagdad, puisqu'il aidait la Turquie à se procurer les ressources indispensables à la garantie des capitaux engagés dans la construction de la voie ferrée.

4° Le simple raisonnement suffisait à ne pas admettre l'affirmation du ministre des Affaires Etrangères. C'est d'ailleurs ce que ne craignit

pas de lui dire M. Deschanel, quelques mois après, à la séance du 19 novembre 1903 : « Comment imaginer, déclarait-il, qu'un établissement tel que la Banque ottomane se fût engagé dans une entreprise d'une telle importance politique et militaire sans l'assentiment de notre diplomatie ?... Comment la Banque ottomane s'est-elle engagée dans cette affaire et comment le Conseil d'administration du premier tronçon s'est-il constitué avec des éléments français sans qu'un mot du Gouvernement soit venu les avertir ? » (1)

Donc, il est certain que le Gouvernement français, la diplomatie française, quoiqu'en dise M. Delcassé, sont intervenus dans l'affaire du Bagdad. Malheureusement, cette intervention a été surprenante : nos ministres de l'époque ont feint d'ignorer le but de l'entreprise allemande et, au lieu d'agir pour l'empêcher, pour l'arrêter, se sont au contraire préoccupés d'en assurer le succès. Quelle était donc la pensée de M. Delcassé, en laissant les Allemands s'installer définitivement en Asie-Mineure avec leur Bagdad ? Pourquoi semble-t-il souhaiter que l'entreprise réussisse ? Ce n'est certes pas par sympathie pour l'Allemagne, sa politique ultérieure le prouvera. Peut-être a-t-il voulu prendre à son compte la politique de Bismark et, de même que le Chancellier prussien nous engageait à la conquête de la Tunisie et du Tonkin afin de nous détourner des Vos-

(1) *Journal Officiel*, 20 novembre 1903, p. 2798, col. 1.

ges, de même notre ministre des Affaires Etrangères aurait-il cru qu'en lançant l'Allemagne dans l'affaire de Bagdad, il la détournerait de l'Afrique, plus particulièrement du Maroc, qu'il convoitait ?

Quoi qu'il en soit, il est évident que notre ambassadeur à Constantinople, M. Constans, a joué un rôle très actif dans cette affaire de Bagdad ! Il prend possession de l'ambassade en décembre 1898 ; dès 1899, il soutient les menées allemandes et appuie les propositions de la Deutsche Bank auprès du sultan. Et son intervention en faveur des Allemands a dû être très énergique. En effet, la concession accordée en principe, en cette même année 1899, le baron de Marschall, ambassadeur de Guillaume II en Turquie, se croit obligé d'adresser des remerciements à M. Constans lui-même (1). En 1902, il agit encore pour soutenir le projet Rouvier ; il sert d'intermédiaire entre les banques françaises et la Deutsche Bank ; c'est lui qui discute les conditions moyennant lesquelles les capitaux français participeront à l'entreprise du Bagdad ; c'est toujours lui qui, après le refus de la Russie, prépare, de concert avec la banque allemande, une combinaison dont fera partie l'Angleterre ; c'est encore lui qui demande aux Allemands de racheter la ligne Mersina-Adana, se contentant d'une simple indemnité, au lieu d'exiger des compensations en rapport avec les services

(1) V. André Chéradame, p. 273. *Ouvrage cité*

que cette ligne allait rendre à la Compagnie concessionnaire.

Notre ambassadeur fut donc en somme un auxiliaire précieux pour l'Allemagne. Son attitude paraît d'autant plus extraordinaire, qu'en soutenant le projet allemand, il allait à l'encontre des intérêts de la Russie, notre alliée. Comment, dès lors, expliquer la politique de M. Constans auprès du sultan. Quelles justifications peut-on en donner ?

Les uns prétendent que M. Constans a agi uniquement pour satisfaire les banques privées françaises, qui comptaient sur l'émission des titres, actions ou obligations du Bagdad, pour effectuer de fructueuses opérations. Cela paraît être l'avis de M. V. Bérard, pour qui l'arrivée de M. Constans à Constantinople marque « la prise de possession de notre ambassade par nos financiers. » (1) Et tout récemment encore, certain journal soutenait que ce diplomate « correspondait avec la haute banque et mettait l'influence officielle dont il disposait au service de ses combinaisons. » (2)

Nous ne croyons pas que l'attitude de M. Constans puisse s'expliquer par le désir de plaire à la haute finance. S'il a agi ainsi, il devait avoir des motifs plus sérieux, car il représentait auprès du sultan non pas une catégorie de Français seule-

(1) Victor Bérard. *Ouvrage cité*, p. 230.

(2) *L'Humanité*, 22 avril 1911 sous la signature de Lysis.

ment, mais la France entière, et l'appui qu'il a prêté à la Deutsche Bank devait lui être inspiré par de plus nobles raisons.

M. A. Chéradame a donné de la politique de notre ambassadeur plusieurs explications qui paraissent, pour la plupart, fort acceptables : (1)

Première explication. — Lorsque M. Cambon quitta l'ambassade de Constantinople, les Allemands étaient déjà tout-puissants auprès du Sultan, dont l'Empereur, lors de son voyage de 1898, s'était proclamé le protecteur et l'ami. Le meilleur moyen, pour le représentant de la France, d'obtenir les bonnes grâces d'Abd-ul-Hamid, était de vivre en parfaite intelligence avec les Allemands. Ce serait donc pour acquérir les faveurs du Sultan, pour prendre, dès son arrivée, une place prépondérante à Yildiz-Kiok, que M. Constans appuya la demande de concession de la Deutsche Bank.

Si c'est là la véritable raison qui dicta la conduite de M. Constans, nous ferons simplement remarquer que le procédé eût été très habile si la concession de Bagdad avait été moins importante pour nous, si nous ne risquions pas, plus tard, d'en supporter les funestes effets. Si nous devons un jour nous repentir de l'établissement du rail allemand en Turquie d'Asie, nous regretterons que M. Constans ait payé si cher l'amitié du Sultan !

Deuxième explication. — Les Allemands devant fatalement obtenir la concession du Bagdad,

(1) A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 319 et suivantes.

mieux valait, plutôt que de faire une opposition systématique qui n'aurait abouti à rien, les aider dans leur projet, afin qu'ils nous réservent une part et que par notre présence, nous fassions perdre à l'entreprise son caractère exclusivement germanique pour lui donner un caractère international.

C'est en s'appuyant sur un pareil raisonnement que certains auteurs, notamment M. Robert de Caix, engageaient nos capitaux à aller alimenter l'entreprise allemande. Si M. Constans a agi dans ce but, nous ne craignons pas d'affirmer qu'il a fait fausse route. En discutant, en effet, l'opinion de M. Robert de Caix, nous avons montré qu'au moment de la concession, comme aujourd'hui, les Allemands ne pouvaient se passer de notre marché financier et que nous tenions encore la clef de l'entreprise (1). Et nous avons vu également que la présence de capitaux français dans l'œuvre allmande ne serait pas suffisante pour lui faire perdre son véritable caractère et que l'Allemagne entendait travailler exclusivement pour elle et ses nationaux.

Envisagée sous cet aspect, la politique de M. Constans aurait été maladroite et notre ambassadeur n'aurait certes pas été récompensé de sa sollicitude et de son dévouement aux projets de la Deutsche Bank.

Troisième explication. — M. Constans a trouvé,

(1) Voir p 297 de la thèse.

dans sa collaboration avec les Allemands, un moyen de résister aux empiètements des Russes orthodoxes, adversaires des catholiques français. Et M. Chéradame cite un discours que notre ambassadeur prononça à la fin de 1901, dans lequel il déclarait que « les agissements des schismatiques, des Russes, avant tout, sont pour nous bien plus dangereux », qu' « ils travaillent à annihiler entièrement notre primauté. » (1)

Quoi ! les Russes orthodoxes sont dangereux pour le protectorat français en Orient, et c'est pour le sauvegarder que M. Constans voudrait s'appuyer sur l'Allemagne et aider sa pénétration en Turquie d'Asie ! C'est non seulement croire à une pure chimère, mais encore favoriser le développement, accroître la puissance de l'ennemi, qui rêve précisément de nous prendre notre place et d'acquérir pour lui ce protectorat que nous détenons depuis plusieurs siècles ! L'Allemagne sera une excellente défense de nos intérêts religieux contre les Russes ? mais il suffit, pour être convaincu du secours que nous trouverons en elle, de relire et de méditer les articles de la *Volkszeitung* et de la *Germania*, de nous rappeler le voyage, tout récent alors, de Guillaume II à Jérusalem ! (2)

Si M. Constans a considéré la pénétration allemande comme un moyen de sauver notre protectorat d'un danger inexistant, il ne s'est pas aperçu

---

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 321.

(2) Voir p. 279 de la thèse.

qu'il favorisait un adversaire bien plus redoutable.

Quatrième explication. — En ne se préoccupant pas, dans cette question de Bagdad, des intérêts russes, M. Constans a voulu par là « relever le prestige de la République amoindrie par la place trop humble qu'elle occupe dans son alliance avec la Russie. » (1)

Inspirée par un pareil motif, l'attitude de notre ambassadeur à Constantinople aurait été doublement maladroite :

1° Si l'on voulait montrer aux Russes que, malgré son alliance, la France était libre d'avoir une attitude entièrement indépendante, il fallait choisir une autre occasion. Le Chemin de fer de Bagdad était une entreprise pleine de conséquences graves pour la Russie. En aidant sa réalisation, M. Constans fortifiait par là-même la puissance militaire de la Turquie, la plus grande ennemie de l'empire des Tsars. C'était donc blesser nos alliés sur une question qui leur tenait particulièrement à cœur et cela ne pouvait que nuire à l'amitié franco-russe.

2° Cette occasion, mal choisie aux yeux de la Russie, était encore plus déplorable en ce qui concerne les intérêts français. Comment ! Pour relever le prestige de la République, M. Constans aide l'Allemagne à s'installer définitivement en Turquie d'Asie où précisément, depuis plus de trente

(1) André Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 323.

ans, elle menace notre influence, elle prend pied à notre détriment ! Comment ! pour relever le prestige de la France, M. Constans laisse mettre aux mains des Turcs une arme dirigée contre la Russie, arme qui, en cas de conflit international, obligera notre alliée à concenter des troupes plus nombreuses sur la frontière du Caucase au détriment de la frontière de Pologne !

De ces quatre explications de l'attitude de M. Constans, quelle est celle qui doit être admise ? On ne le sait au juste. Peut-être toutes ont-elles contribué plus ou moins à lui dicter ses démarches en faveur de l'Allemagne, peut-être, au contraire, a-t-il agi inspiré par des raisons que nous ignorons. Mais quel que soit le motif de cette politique, il n'en reste pas moins établi que notre diplomatie et notre Gouvernement ont secondé auprès du Sultan les intrigues allemandes.

On se demande encore aujourd'hui quel était le but secret que poursuivait M. Delcassé en couvrant de son silence les projets de M. Rouvier et en approuvant le rôle de notre diplomatie à Constantinople, en laissant pendant trois années consécutives (1899-1902) notre représentant en Turquie soutenir ouvertement les projets allemands, M. Delcassé pratiquait une politique qui devait fatalement avoir des répercussions à l'étranger et surtout chez les puissances intéressées au Bagdad comme la Russie.

Section II

LES RÉPERCUSSIONS EXTÉRIEURES DE NOTRE POLITIQUE

En 1900, M. de Witte, d'une part, M. Balfour et lord Salisbury, d'autre part, essayèrent de conclure une entente, par laquelle ils reconnaissent qu' « il y avait place en Asie pour la Russie et l'Angleterre », voulant par là signifier à l'Allemagne qu'elle ne devait pas espérer de s'installer sur le continent asiatique par son Chemin de fer de Bagdad. Les flatteries de Guillaume II eurent raison de l'opposition anglaise, mais nous avons vu qu'elles ne purent vaincre la défiance russe.

La Russie, en effet, avait tout intérêt à ce que le Bagdadbahn échoue. Au point de vue économique, elle aurait à souffrir de la renaissance industrielle et agricole de la Turquie d'Asie. Ses blés et ses pétroles seraient avantageusement concurrencés par les produits d'Asie-Mineure et de Mésopotamie ; la ligne de Bagdad porterait un grave préjudice au Transiranien, route directe de la mer Caspienne aux Indes, que les Russes rêvaient d'établir. Enfin, au point de vue militaire, la Russie désirait que le Chemin de fer de Bagdad ne soit jamais construit, puisque la Turquie devait par lui se trouver fortifiée.

En présence de l'opposition russe, qui ne se dément pas un seul instant, la politique française paraît d'autant plus inexplicable. Dès le début, en effet, la presse de Saint-Pétersbourg mena une

vive campagne contre le projet allemand. Au mois de décembre 1901, le *Journal Officiel du ministère des finances de l'empire russe* commence les attaques : « La ligne de Bagdad, écrit-il, ne saurait guère répondre à nos intérêts... Au point de vue du succès de chemin de fer, il y a lieu de se défier de la multiplicité des directeurs. Les nombreux partisans du Syndicat garderont difficilement une égale influence. La nécessité amènera à confier la direction à une seule nationalité et celle-ci sera la vraie maîtresse de l'entreprise... Le Gouvernement russe a beaucoup plus d'intérêt à consacrer des ressources disponibles à la création de nouveaux chemins de fer à l'intérieur de l'empire, qu'à celle d'une ligne étrangère destinée à lui faire concurrence. » (1) L'organe officiel russe repousse ainsi la part de 40 0/0 de la concession que M. Constans et la Deutsche Bank se proposaient de réserver aux capitalistes russes.

Et à mesure que nous nous engageons plus avant, à la remorque des Allemands, dans cette question du Bagdad, la presse russe renouvelle ses reproches contre la politique française, qu'elle comprend de moins en moins. Dans son éditorial du 25 février-5 mars 1902, le *Swiet* se fait l'écho du mécontentement de nos alliés : « La France, écrit-il, cela ne fait aucun doute, a un profond intérêt à ce que l'Allemagne n'obtienne pas, surtout dans les

(1) Rapporté par André Brisse. *Revue de Géographie*, mai 1902, p. 393.

parties de l'Orient qui touchent à l'Europe, de sérieux succès aux dépens de la Russie, et qu'ainsi les ports allemands n'acquièrent pas une situation politique trop avantageuse.

» La prospérité et l'intégrité de la France elle-même en seraient menacées. C'est la crainte d'une telle issue, au cas de l'accroissement de l'Allemagne, qui a donné naissance à l'alliance franco-russe, dont la solidité repose autant sur l'intérêt réciproque des deux nations que sur leurs sympathies instinctives.

» En France, tout homme intelligent et consciencieux comprend l'importance de tels avantages et du programme d'actions qui en découlent.

» Malheureusement, les dernières opérations de la diplomatie française ne répondent pas aux nécessités de ce programme, dans cette fâcheuse question du Chemin de fer de Bagdad, où la participation de quelques capitalistes franco-juifs semble être une base suffisante pour un rapprochement partiel franco-allemand. Il serait difficile d'expliquer par la non-intelligence de la question cette faute, qui ne répond ni aux intérêts, ni aux sentiments du peuple français ; alors, il faudrait admettre d'autres raisons moins excusables, par rapport tant à la Russie qu'à la France elle-même. »

Ainsi, la presse russe ne cachait pas son irritation de voir la diplomatie française appuyer les intrigues allemandes. Sa déception fut encore plus grande lorsqu'elle apprit que la Chambre des dé-

putés avait repoussé la proposition de loi de M. Firmin Faure. Quand elle sut que notre ministre des Affaires Etrangères avait déclaré à la tribune que « les Français auxquels on s'est adressé ont jugé qu'ils avaient tout avantage à ne pas refuser leur concours », qu'en agissant ainsi, ces Français « faisaient acte d'initiative et contribuaient à développer nos intérêts et notre influence en Orient », elle fut à la fois déçue et indignée. Le *Novoïe-Vrémia* affirme « ne pas comprendre M. Delcassé », pas plus d'ailleurs qu'il ne peut s'expliquer la ténacité dont fait preuve M. Rouvier pour obtenir l'assentiment des diverses puissances à son projet d'unification de la Dette ottomane. « Une pareille politique, chez des hommes d'Etat français, écrit-il, cache un très déplorable malentendu... En travaillant à accroître la puissance de l'empire allemand, la France prépare elle-même son écrasement dans les contrées auxquelles la rattachent ses intérêts les plus essentiels et les plus vitaux. » (1)

Le mécontentement de la presse fut celui de la Russie officielle. Certains soutiennent que si, en 1902, le Gouvernement français a fermé le marché de Paris aux Allemands, c'est sous l'influence d'une intervention de M. de Witte lui-même. On ne sait exactement si cette intervention s'est produite. Il n'y a rien de surprenant à cela ; il se peut

(1) Citation rapportée par A. Chéradame. *Ouvrage cité*, p. 319.

très bien que la Russie ait demandé des explications de notre attitude, ait voulu connaître quel était le but définitif de la diplomatie française. Il n'y aurait rien d'étonnant à ce que M. de Witte ait voulu personnellement montrer au Cabinet de Paris les funestes effets de sa politique à Constantinople, non seulement vis-à-vis de la France elle-même, mais encore à l'égard de la Russie.

M. Delcassé a d'ailleurs toujours évité de s'expliquer au sujet des conséquences de sa politique dans l'affaire de Bagdad sur notre alliance avec Saint-Pétersbourg. Dans sa réponse à M. Firmin Faure, lequel cependant avait bien fait ressortir le caractère anti-Russe du Bagdadbahn, il n'y fait aucune allusion. C'est en vain, qu'à la séance du 11 mars 1903, M. Deloncle pose nettement la question à notre ministre des Affaires Etrangères : « Je viens demander au Gouvernement, dit-il, comment il compte concilier les obligations de la solidarité de l'alliance qui nous lie à la Russie avec les accords conclus récemment sous ses propres auspices et par lesquels les finances françaises ont pris des engagements si étendus dans la construction du Chemin de fer de Bagdad ? » (1). La question était posée dans un débat sur notre politique extérieure ; le grand nombre d'interpellateurs qui prirent la parole, la quantité de questions qu'ils adressèrent au Ministre permirent à M. Delcassé d'oublier dans sa réponse générale la demande pré-

(1) *Journal Officiel*, 12 mars 1903, p. 1102, col. 2.

cise de M. Deloncle. Même silence de la part de M. Delcassé encore, quelques mois après, à la séance du 19 novembre 1903, à semblable question de M. Deschanel : « Je demande, dit l'honorable député, si dans l'état présent des relations internationales étant donnés les vues et les intérêts respectifs de la France, de l'Angleterre et de la Russie, il est politique d'installer l'Allemagne sur le Golfe Persique entre ces deux puissances. Il est impossible que de tels flottements ne retiennent pas l'attention de la Chambre. L'alliance russe est et doit rester la pierre d'angle de notre politique extérieure » (1). Et la Chambre applaudissait les paroles du député d'Eure-et-Loir. Elle n'exigea cependant pas de M. Delcassé une réponse aussi précise que ce que l'était la question.

Ainsi donc, la responsabilité de l'attitude de notre diplomatie retombe non seulement sur le Gouvernement, mais sur la Chambre toute entière. Elle a rejeté la proposition Firmin Faure, elle n'a pas pressé M. Delcassé de s'expliquer sur les conséquences de sa politique orientale par rapport à l'alliance franco-russe, elle n'a pas même adressé une interpellation à M. Rouvier sur sa tentative d'unification de la Dette Ottomane qui avait pour but de favoriser les Allemands. Et devant cette sorte de désintéressement de la Chambre française en face d'une politique qui cependant pouvait entraîner des troubles sérieux dans nos rapports

(1) *Journal Officiel*, 20 novembre 1903, p. 2708, col. 2.

avec la Russie, MM. Delcassé, Constans et Rouvier ont eu les mains libres pour seconder l'œuvre germanique et pour aider à la naissance du Bagdad.

Une partie de la presse française également a encouragé l'attitude du Gouvernement. Elle blâme les susceptibilités russes et trouve extraordinaire le mécontentement de nos alliés. Si la France a des intérêts dans l'affaire de Bagdad, si elle pense en retirer profits et bénéfices, elle ne doit pas se préoccuper de la mauvaise humeur de Saint-Pétersbourg, si elle ne veut pas annihiler sa liberté d'action. D'ailleurs, l'alliance n'a pas été conclue pour la politique en Orient, et sans violer aucun engagement, la France peut agir d'une façon tout à fait indépendante. C'est là l'opinion du *Bulletin du Comité de l'Asie Française* : « Les Russes, y lisons-nous, ne pourraient certes raisonnablement nous demander de renoncer à prendre part à toutes les entreprises qui ne leur seraient pas particulièrement agréables ; notre alliance avec eux porte sur des points précis qui ne sauraient être affectés par une collaboration financière au Chemin de fer d'Asie Mineure. La Russie, elle-même, ne s'est jamais gênée pour faire ses propres affaires, même lorsqu'elles ne sont pas directement en harmonie avec les nôtres. Pour profiter de son alliance et en tirer, comme elle le fait de son côté, tous les avantages qu'un pareil contrat comporte, il est peut-être même bon de lui démontrer que cette alliance ne lie pas partout nos mains, qu'elle

n'obscurcit pas notre raison et qu'elle ne nous inspire pas un sentiment aveugle au point de nous empêcher de profiter des occasions que nous pourrions rencontrer par ailleurs » (1).

Ainsi, ce passage d'une revue aussi sérieuse que le *Bulletin du Comité de l'Asie Française*, semble pleinement confirmer la quatrième explication que M. A. Chéradame donnait de l'attitude de M. Constans à Constantinople. Et de son côté, M. Henri Bohler reprend la même idée et approuve entièrement la politique du Gouvernement bien qu'elle doive froisser l'amitié russe : « La presse de St-Pétersbourg, écrit-il, prétend avec insistance que nous avons tort de seconder une entreprise qui va léser considérablement les intérêts économiques de la Russie, porter le plus grand préjudice à son commerce de céréales et créer une concurrence désastreuse à la future ligne ferrée Erivan-Djoulfa-Hamadan-Bender-Bouchéir. A quoi bon l'alliance franco-russe si nous contrarions les intérêts russes ?

« Nous sommes particulièrement heureux de nous expliquer à ce sujet. L'alliance franco-russe ne doit pas signifier servilité complète de la France à l'égard de la Russie, annihilation de toute volonté, concours perpétuel de notre épargne. Après avoir fourni à notre alliée près de sept milliards de francs nous nous sommes engagés à fond en

(1) *Bulletin du Comité de l'Asie française*, février 1902, p. 70.

Extrême-Orient pour servir sa politique, alors que nous avons été abandonnés à nous-mêmes dans l'affaire de Fachoda : Nous avons bien le droit maintenant de penser un peu à nous, tout en respectant scrupuleusement et même avec cordialité les clauses du contrat d'alliance » (1). Et plus loin, M. Henri Bohler ajoute : « Nos alliés ne peuvent donc persévérer raisonnablement dans les griefs qu'ils ont articulés contre nous. Il est naturel qu'ils regrettent leur Chemin de fer projeté, Tripoli-Bagdad, mais nous n'avons aucune raison de nous associer à leurs regrets. » (2).

Ce n'est pas parce que leur projet du Bagdad avait été repoussé par la Turquie, que les Russes protestaient contre notre attitude, mais parce que la ligne de Bagdad était pour eux une question de premier ordre. Oui, la politique du Gouvernement Français à l'égard de la Russie fut maladroite, oui, l'émotion de la presse était pleinement justifiée, d'autant plus qu'à Saint-Pétersbourg on se rendait parfaitement compte que le Bagdad était contraire aux intérêts français, que la France s'engageant à la suite des Allemands, leur prêtant l'appui de sa diplomatie et la force de son argent, donnait beaucoup pour une entreprise qui ne lui rapporterait que mécomptes et déceptions ?

---

(1) *Questions politiques et coloniales*, 1er mars 1903, p. 293.

(2) *Id.*, p. 294.

Enfin, il y avait une troisième puissance particulièrement intéressée au Bagdadbahn et chez laquelle notre politique extérieure pouvait avoir de fâcheuses répercussions. Je veux parler de l'Angleterre. Mais la presse et l'opinion publique anglaises n'attachèrent aucune attention à l'attitude de MM. Delcassé, Rouvier et Constans ! Les Anglais repoussèrent nettement les propositions financières de la Deutsche Bank et des banquiers français. M. Balfour, à la Chambre des Communes, et le marquis de Lansdowne, à la Chambre des Lords annoncèrent officiellement que l'Angleterre ne participerait pas au Bagdad si on ne lui accordait de sérieux avantages (mai 1903). Et pourquoi les Anglais se seraient-ils émus de l'aide française au projet allemand ? On construira le Chemin de fer jusqu'à Bagdad, mais le sud de la Mésopotamie, les rivages du Golfe Persique étant réservés à l'influence anglaise (c'est du moins la pensée des hommes d'Etat d'outre-Manche), l'Allemagne ne parviendra pas à pousser sa ligne jusqu'au Golfe, sans entente préalable avec le cabinet de Londres. Or, il est de toute évidence, que si Bagdad devait être le terminus de la grande ligne de Turquie d'Asie, si la voie ferrée ne pouvait pas déboucher à la mer, elle perdrait une partie de son importance tout au moins pour l'Angleterre.

Et c'est pourquoi nous ne retrouvons pas à Londres l'émotion que notre politique souleva en Russie. Avec leur flegme habituel, les Anglais assistèrent impassibles aux efforts de notre diplomatie

et de M. Rouvier pour favoriser l'œuvre allemande !

Le concours de la France ne fut pas suffisant pour permettre aux Allemands de trouver les fonds nécessaires à la construction de leur voie ferrée. Devant le refus de l'Angleterre et de la Russie, devant aussi la mauvaise foi de la Deutsche Bank qui ne voulait nous accorder que des avantages dérisoires en échange de notre appui financier et comme remerciement de notre aide politique, après peut-être l'intervention de M. de Witte, le Gouvernement refusa de laisser coter les titres du Bagdad à la Bourse de Paris.

Cependant il semble que l'ingratitude de l'Allemagne n'ait pas trop modifié, dans les années qui suivirent, notre attitude dans cette question de Bagdad. En 1906, le gouvernement français laissa la Société d'Anatolie acheter les actions de la ligne Mersina-Adana sans exiger des compensations. En 1907, il ne s'opposa pas au relèvement du 3 p. 100 des droits de douanes ottomanes et semblait toujours avoir l'espoir qu'une collaboration franco-allemande pourrait s'établir. Mais en novembre 1910, un fait nouveau s'est produit : l'entrevue de Potsdam. La situation, dès lors, n'est plus la même. La Russie a signé avec l'Allemagne un accord relatif au Bagdad. Elle renonce à son opposition et ne met plus obstacle à la participation des capitaux étrangers à l'entreprise. Et la question du Bagdad apparaît sous une nouvelle phase. L'Angleterre semble devoir jouer désor-

mais un rôle actif ; la dernière section de la ligne, Bassorah-Golfe Persique, lui sera peut-être concédée. Quant à la France, il est probable qu'on fera une nouvelle fois appel à ses capitaux. Quelle politique allons-nous adopter ? Le Bagdad sera-t-il enfin construit ? Cette question si complexe va-t-elle recevoir une solution ? Nous tacherons d'y répondre dans la dernière partie de notre étude, mais auparavant il est nécessaire que nous donnions quelques explications sur une idée qui a été souvent émise : Le troc Bagdad contre Maroc.

CHAPITRE III

BAGDAD CONTRE MAROC

Section I. — *Peut-il y avoir une relation entre les deux questions ?* — I. L'opinion de M. Victor Bérard. — II. La relation paraît exister. III. — Les Allemands songeaient au troc Bagdad-Maroc.

Section II. — *Le troc Bagdad-Maroc est-il acceptable ?* — I. Certains journaux et certains auteurs français le préconisent. — II. Le troc Bagdad-Maroc ne nous paraît pas désirable. — Conclusion.

Certains auteurs ont prétendu qu'il existait une relation entre l'affaire du Bagdad et l'affaire du Maroc ; ils ont soutenu que l'attitude de l'Allemagne en 1905 était la conséquence du refus par le gouvernement français de laisser coter les titres de Bagdad à la Bourse de Paris en 1902-1903. Et parmi les auteurs, il y en a qui ont préconisé une sorte de troc pouvant amener l'entente entre la France et l'Allemagne. « Abandonnons, disent-ils, toute prétention sur le Chemin de fer de Bagdad. Autorisons la Deutsche Bank à émettre des titres sur le marché de Paris et le Gouvernement de Berlin nous donnera comme compensation une entière liberté au Maroc. » Voyons ce qu'il faut admettre d'une pareille opinion. A-t-il jamais existé une relation quelconque entre le Bagdadbahn et le Maroc ? En supposant même cette rela-

tion, le troc Bagdad-Maroc serait-il acceptable pour nous ?

Section Première

PEUT-IL Y AVOIR UNE RELATION ENTRE LES DEUX QUESTIONS ?

M. V. Bérard affirme catégoriquement que Guillaume II est allé à Tanger et y a prononcé son retentissant discours parce que la France n'avait pas voulu lui prêter son appui financier pour la construction du Chemin de fer de Bagdad, et que notre Gouvernement avait contrarié le Drang allemand en Asie Mineure. « On peut, écrit-il, établir un synchronisme entre nos maladresses en Turquie et les menaces ou les empêchements de l'Allemagne au Maroc. De notre conduite à Constantinople a dépendu la conduite des Allemands à Tanger ; de la coopération franco-allemande chez le sultan dépendra l'entente franco-allemande chez le Chérif » (1).

Ainsi donc, l'Allemagne ne se serait jamais opposée à la pénétration française au Maroc, si de notre côté nous avions favorisé l'expansion germanique en Asie. Il est incontestable que l'Empire allemand, à cause de sa surproduction industrielle, à cause surtout de sa population qui va toujours en augmentant, a besoin de débouchés économiques, la mère-patrie étant devenue trop

(1) Victor Bérard. Le Discours du Chancellier. *Revue de Paris*, 15 décembre 1906, p. 876.

petite pour contenir ses enfans, pour consommer ses produits. Le Chemin de fer de Bagdad lui apparaissait comme une voie bienfaisante par où se déverserait le trop plein de sa population et s'écoulerait le surplus de son activité industrielle et commerciale. Mais voici que la France, après l'avoir soutenue diplomatiquement auprès du sultan, refusait de lui prêter son aide pécuniaire et persistait à lui fermer les portes du marché de Paris ; et la route de Bagdad s'était trouvée ainsi barrée et le Drang nach Osten avait dû s'arrêter au bout de quelques kilomètres. L'attitude française était cause que l'Allemagne n'avait pu poursuivre sa trouée vers le Golfe Persique et restait acculée aux rivages de la Méditerranée.

Les concessions qu'elle avait obtenues en Asie Mineure, les lignes de chemins de fer qu'elle exploitait ne pouvaient constituer un débouché suffisant et sérieux. Voilà pourquoi elle ne voulut pas que la France s'établisse au Maroc ; si elle n'avait pu se frayer une route dans les régions de la Méditerranée-est, si elle ne s'y était pas souverainement établie au point de vue économique, elle empêcherait du moins que l'ouest du bassin méditerranéen ne soit fermé à son commerce et à son industrie. Ne tenant pas Bagdad, l'Allemagne ne voulait pas perdre ses droits au Maroc.

Ce raisonnement contient, nous semble-t-il, une certaine part de vérité.

Si le chemin de fer de Bagdad avait été sur le point d'être construit, si plusieurs sections avaient

été déjà établies on peut être à peu près sûr que l'Allemagne se serait sinon désintéressée du Maroc, du moins montré plus conciliante dans les conversations diplomatiques qui furent engagées entre les gouvernements de Paris et de Berlin après le voyage de Guillaume II sur les côtes marocaines.

Après Tanger, comme après Agadir, la presse germanique n'affirme-t-elle pas que l'Allemagne n'a jamais eu l'intention de s'établir politiquement au Maroc, mais qu'elle veut surtout des débouchés économiques et cette même presse est, pour ainsi dire, unanime à déclarer que ces débouchés sont une question de vie ou de mort pour le peuple allemand. Or, si grâce à l'établissement du Bagdad, l'Asie Mineure et la Mésopotamie avaient offert un vaste champ à l'activité allemande, on peut supposer que les prétentions de la Wilhemstrasse ne se seraient pas produites si catégoriques et si nombreuses. Si la France avait consenti à fournir des capitaux pour le Bagdad, si les accords de 1902 et 1903 n'étaient pas morts-nés, si l'Allemagne avait su que l'argent français ne lui ferait pas défaut pour mener à bien son entreprise d'Asie Mineure, il est évident qu'elle aurait ménagé les susceptibilités de la France et qu'elle n'aurait pas pris cette attitude menaçante, de crainte que le Gouvernement français ne serre les cordons de la bourse.

Ceux qui ne veulent pas admettre que le discours de Tanger du 31 mars 1905 soit la consé-

quence du refus de M. Delcassé de laisser coter les titres de Bagdad à la Bourse de Paris, ne peuvent toutefois raisonnablement soutenir que l'Allemagne aurait usé de pareils procédés à notre égard, si nous lui avions accordé notre concours financier comme nous lui avions donné auprès du sultan notre appui diplomatique.

Mais nous croyons que le Maroc n'a été que l' « *occasion* » pour l'Allemagne de manifester son mécontentement pour le « *lâchage* » dans l'affaire de Bagdad. Elle n'a pas dans l'ouest de la Méditerranée des intérêts si primordiaux qui lui commandent de faire de la question du Maroc une question d'honneur : « Les intérêts de l'Allemagne au Maroc, écrit M. Francis Charmes, ne sont pas assez grands pour justifier dans le fond et dans la forme les brusques interventions qui se sont produites à Tanger et à Fez » (1). Sans doute, les Allemands tenaient au principe de la porte ouverte, de la liberté économique ; mais celle-ci n'était nullement menacée par la pénétration française au Maroc ; dans les accords successivement conclus avec l'Angleterre et l'Espagne, la France n'avait-elle pas formellement promis de respecter et de maintenir ce principe et cette liberté.

On a dit : l'attitude de l'Allemagne est la conséquence de la politique de M. Delcassé. Notre mi-

(1) Chronique politique. *Revue des Deux Mondes*, 15 mai 1905.

nistre des Affaires Etrangères avait négligé de l'avertir officiellement des projets de la France au Maroc et n'avait pas suffisamment tenu compte des intérêts économiques qu'elle pouvait avoir dans ce pays. Froissé par une telle politique, le Kaiser a voulu manifester sa mauvaise humeur par un de ces coups de théâtre qui lui sont particuliers. Sans nier la part de vérité qu'il peut y avoir dans cette explication, M. René Pinon estime que la vraie raison des discours de Tanger est dans l'irritation que l'Allemagne a éprouvée à la suite de l'accord franco-anglais du 8 avril 1904, irritation contre l'Angleterre surtout dont « elle sentait l'opposition latente à Constantinople et en Asie Mineure sur le Golfe Persique » (1).

Ainsi donc comme M. Victor Bérard, comme M. Francis Charmes, M. René Pinon voit une relation directe entre la question du Maroc et l'affaire de Bagdad !

Et d'ailleurs ne peut-on pas rapprocher le discours de Guillaume II aux envoyés du sultan du Maroc à Tanger, en 1905, avec celui qu'il prononça lors de son voyage en Orient en 1898. Ici encore il y a des paroles pleines d'amitié et de sollicitude pour l'Islam. S'il fait toujours entendre au monde musulman d'amicales paroles, c'est pour se faire bien valoir à Constantinople. « Si l'on voulait trouver des vraies raisons politiques de l'inter-

(1) *Revue des Deux-Mondes*. La Conférence d'Algésiras, 15 décembre 1905, p. 900.

vention allemande au Maroc, écrit M. René Pinon, c'est peut-être à Constantinople qu'il conviendrait d'aller les chercher » (1). Et M. A. Ular appuie encore cette thèse : « Si le Maroc tombe aux mains des mécréants, la répercussion sera intense dans le monde musulman entier. Si l'Allemagne permet qu'un tel événement se produise, son prestige dans le monde musulman, et avec lui le principe même de sa politique orientale, sera anéanti » (2). Comment douter, d'ailleurs, que derrière Tanger l'Allemagne ne visait pas Constantinople puisque quelques jours après le fameux discours, Abd-ul-Hamid recevait l'ambassadeur d'Allemagne, le baron Marschall Von Bieberstein, et, une larme aux cils, « le remerciait de l'immense service que l'Empereur venait de rendre à l'Islam. »

Le Temps du 6 avril 1905 est du même avis : « Il convient de signaler, écrit-il, une conversation qu'un représentant de l'*Agence Information* a eu avec une personnalité allemande qui n'est pas nommée. D'après celle-ci, les manifestations de l'Empereur d'Allemagne au Maroc auraient pour objet principal d'obtenir une extension d'influence ailleurs, c'est-à-dire dans la partie orientale de la Méditerranée...

« L'Empereur regarde beaucoup moins à l'ouest

---

(1) La Conférence d'Algésiras. *Revue des Deux-Mondes*, 15 décembre 1905, p. 903.

(2) La Weltpolitik et le Monde musulman. *Revue des Deux-Mondes*, 1er juin 1905, p. 302.

qu'à l'est du bassin méditerranéen ; si sa venue à Tanger a paru contrecarrer les desseins de la France, en retour la diplomatie allemande se heurte à chaque instant à l'influence française sur les rives du Bosphore. Tous les efforts de l'Allemagne tendent à établir la prépondérance allemande en Asie Mineure et sur ce terrain nous rencontrons des obstacles sérieux qui proviennent presque exclusivement de la France et de l'Angleterre...

» La suprématie allemande en Asie Mineure, en regard de la suprématie anglaise en Egypte et en échange de la suprématie française au Maroc, tel est l'enjeu de la partie diplomatique que viennent d'engager l'Empereur et le Chancelier. »

Ainsi donc, d'après nous, les droits économiques actuels et futurs de l'Allemagne au Maroc ne furent qu'un prétexte au discours de Tanger. La politique de M. Delcassé fournit l'occasion que l'Allemagne attendait, et qu'elle s'empressa de saisir, pour manifester son mécontentement de notre refus en 1902-1903 de souscrire à la convention financière du Bagdad. Le désir de fortifier sa situation privilégiée auprès du sultan de Constantinople et peut-être la pensée qu'un troc Bagdad-Maroc pourrait intervenir entre elle et la France en furent les véritables motifs.

Les faits qui suivirent semblent d'ailleurs démontrer que cette idée de troc était envisagée dans certains milieux allemands.

1° Le 15 novembre 1906, M. de Bülow, chancelier de l'Empire, prononçait au Reichstag un important discours sur la politique extérieure. Parlant de la France, M. de Bülow déclarait : « Ce qui paraît encore plus probable, c'est que deux peuples qui se rencontrent et qui travaillent ensemble sur le terrain économique, sur le vaste terrain des entreprises industrielles et financières, s'entendront peut-être un jour aussi sur telle ou telle question coloniale. » Or, quel peut donc être « *ce vaste terrain des entreprises industrielles et financières* » auquel M. de Bülow fait allusion ? C'est sans aucun doute le Chemin de fer de Bagdad que l'Allemagne a toujours représenté comme étant une affaire éminemment économique ! Et quelle est cette « *question coloniale* » où la France et l'Allemagne peuvent « *un jour* » tomber d'accord ? Ce ne peut être que le Maroc, question qui, en 1906, passionnait les deux pays et primait toutes les autres ! Et quand viendra ce « *jour* » où l'accord pourra se faire ? C'est lorsque l'entente aura été conclue, quand les deux peuples coopéreront industriellement et financièrement à la même entreprise. Ainsi, les offres du Chancelier paraissaient bien nettes et bien définies : si le Gouvernement de Paris permet à la finance française de seconder l'entreprise allemande du Bagdad, le Gouvernement de Berlin n'entravera pas la pénétration française au Maroc. « Concours de Paris, assentiment de Berlin », voilà deux marchandi-

ses d'échange qui, pour n'être pas de même nature, peuvent cependant être de même valeur. » (1)

2° Il importe de remarquer que M. de Bülow prononça son discours au moment même où certaines banques parisiennes manœuvraient pour faire admettre les titres de Bagdad à la Bourse de Paris et que la rumeur se répandait, qu'en échange de cette admission, l'Allemagne se désintéresserait du Maroc. Ce qu'il ne faut pas oublier non plus, c'est que, trois mois après cette invitation discrète du Chancelier à la finance française, MM. Gwinner et Zander vinrent à Paris et tentèrent vainement d'obtenir notre concours financier. Ces manœuvres, ces rumeurs et ce voyage des deux directeurs de la Deutsche Bank semblent bien confirmer que, en lançant sa fameuse phrase relative à la coopération économique de la France et de l'Allemagne, le Chancelier pensait au Chemin de fer de Bagdad.

Cette idée du troc Bagdad contre Maroc, que M. de Bülow avait discrètement émise en 1906, a pris corps aujourd'hui, après le nouveau coup de théâtre allemand, l'envoi de la « *Panther* » à Agadir. Une partie de la presse laisse entendre que l'Allemagne ne demanderait aucune concession territoriale en échange de la liberté de l'action française au Maroc, si on lui accordait certaines compensations financières. C'est ainsi que le « *Nou-*

(1) Victor Bérard. « Le Discours du chancelier », *Revue de Paris*, 15 décembre 1906, p. 872

velliste financier » (1) soutient que des conversations eurent lieu sous le Ministère Monis entre les gouvernements de Paris et de Berlin. La Wilhemstrasse fit connaître moyennant quelles compensations elle se désintéresserait politiquement du Maroc. Et la principale de ces compensations consistait dans l'ouverture du marché de Paris à un certain nombre de valeurs allemandes. M. Caillaux, alors ministre des Finances, se serait montré, dit-on, très disposé à accueillir les desiderata du Gouvernement de Berlin. Mais devenu Président du Conseil, M. Caillaux n'a pas cru devoir tenir les promesses faites. Et c'est à cause toujours du refus de laisser souscrire en France des valeurs allemandes que nous avons eu cette sorte de répétition du discours de Tanger, l'envoi d'un navire germanique dans les eaux marocaines au moment où l'on s'y attendait le moins. Que M. Caillaux ait fait, comme ministre des Finances, des promesses qu'il a refusées de réaliser devenu Président du Conseil, nous ne pouvons l'affirmer. Mais nous pensons que l'autorisation de laisser coter les titres allemands en Bourse de Paris aurait adouci les exigences allemandes. Nous sommes portés à croire que le Gouvernement de Berlin n'avait pas renoncé au troc Bagdad-Maroc auquel M. de Bülow faisait allusion dans son discours. En 1911 comme en 1906, l'argent français serait le

(1) 7 juillet 1911.

bienvenu puisqu'il serait « la clef d'or qui pourrait ouvrir le paradis de Bagdad » (1).

Veut-on confirmation de cette idée ? *La Gazette de Francfort* reprend en quelque sorte les paroles du Chancelier : « Il y aurait, écrit-elle, un moyen de s'entendre sans que la France cédât une de ses colonies : ce serait qu'elle renonçât à son hostilité secrète contre l'Allemagne, qu'elle acceptât loyalement la main amicale que l'Allemagne lui a tendue à plusieurs reprises et qu'elle collaborât sincèrement avec elle. Le capital français et le travail allemand produiraient des merveilles : le progrès, de bienfaits et de paix pour le plus grand bien, non seulement de deux peuples, mais de l'humanité tout entière. » (2)

Cet aveu de la *Gazette de Francfort* est intéressant à retenir. L'offre aux capitalistes y est ouvertement faite : Pas de territoire, mais de l'argent, et avec cet argent nous achèterons l'amitié allemande, par conséquent notre liberté au Maroc. Or, il est évident que les capitaux français, ainsi mis à la disposition des Allemands iraient en premier lieu alimenter l'entreprise du Bagdad.

Enfin *la Nouvelle Presse de Vienne* soutient que parmi les fameuses compensations réclamées par l'Allemagne pour son désintéressement politique au Maroc figure l'admission à la Bourse de

(1) *Revue de Paris*. « Le Discours du Chancelier ». Victor Bérard, 15 décembre 1906, p. 882.

(2) *Gazette de Francfort*, août 1911.

Paris de certaines valeurs allemandes » (1). N'y a-t-il là qu'une simple information de reporter plus ou moins bien renseigné ? ou bien, dans les conversations entre M. Jules Cambon et de Kiderlen-Wachter a-t-il été réellement question de l'ouverture du marché français aux titres allemands ? A l'heure où nous écrivons ces lignes il est impossible d'en avoir confirmation. Mais il n'en reste pas moins établi, l'extrait de la *Gazette de Francfort* déjà cité le prouve, qu'en 1911 comme en 1905, le troc Bagdad-Maroc a trouvé des partisans dans certains milieux allemands.

En août dernier « *La Réforme Economique* » revue très sérieuse, après avoir constaté que dans les négociations qui se poursuivaient entre la France et l'Allemagne, au sujet du Maroc, celle-ci n'avait pu réussir à intimider notre pays par ses violences et ses menaces, déclare que la tactique allemande va changer et que des offres formelles de collaboration financière entre les deux nations vont être faites au gouvernement de Paris : « Des représentants de la Deutsche Bank, écrit-elle, et de plusieurs autres groupes financiers allemands, se préparent à livrer au gouvernement français, à Paris, un assaut d'un nouveau genre. Il s'agit d'amener les plus influents de nos ministres actuels, à se demander s'il n'y aurait pas pour la France un intérêt considérable au point de vue financier, à s'entendre le plus tôt possible

(1) *Nouvelle Presse de Vienne*, août 1911

avec l'Allemagne en donnant à celle-ci les satisfactions qu'elle désire.

» Expliquons-nous, il ne se passe pas de jour sans qu'on entende formuler, dans les milieux d'affaires où l'élément germanique se trouve représenté, le souhait que la France finisse par céder pour qu'ensuite les financiers des deux pays puissent réaliser en paix le vaste programme d'affaires nouvelles élaboré dans le silence des bureaux.

» Tel est le thème qui va être habilement présenté par les émissaires de la Deutsche Bank, soit directement, soit par l'extremise de certaines hautes personnalités financières parisiennes ayant la confiance de M. Caillaux » (1). Quel est ce programme d'affaires nouvellement élaboré ? L'auteur ne le dit pas, mais la présence de la Deutsche Bank parmi les établissements financiers allemands qui voudraient tenter d'obtenir la collaboration pécuniaire de la France, doit suffire pour nous renseigner. Le Chemin de fer de Bagdad n'est-il pas en effet, la plus grande préoccupation de la Deutsche Bank ? Dès lors il est probable que la construction du Bagdadbahn figure dans ce programme d'affaires que les émissaires de la Banque allemande veulent proposer à notre gouvernement. Et l'acceptation de ce programme, la promesse de l'appui financier français aux entreprises allemandes serait le prix du désintéressement de Berlin à la politique marocaine de la France. Si, à l'heure actuelle, il nous

(1) *Réforme économique*, numéro du 26 août 1911.

est impossible d'affirmer que jamais il n'a été officiellement question du troc Bagdad-Maroc entre les deux diplomaties française et allemande, nous croyons du moins avoir suffisamment démontré que les hommes d'Etat de Berlin y avaient songé en 1905, le discours de M. de Bülow le prouve, et que certaine presse germanique reprenant l'idée du Chancelier, renouvelle aujourd'hui discrètement ses offres.

Nous avons jusqu'ici simplement exposé la question, et nous nous sommes demandé si une relation quelconque pouvait être établie entre les deux affaires. Nous estimons que oui : désespérant d'obtenir le concours financier de la France au Bagdad, sans lui donner de sérieuses garanties, sans lui réserver une large part dans la direction et l'exploitation de l'entreprise, l'Allemagne a pensé qu'en contrariant la France au Maroc, ce serait peut-être un moyen pour elle de trouver les ressources qu'elle cherchait. Le gouvernement de Paris ne voulait pas de bonne grâce souscrire à un accord au sujet du Bagdad ; le Maroc serait peut-être une occasion favorable pour obtenir cet accord. Si l'entente pouvait être conclue, l'Allemagne en retirerait un avantage plus grand encore : la France serait obligée de modérer ses prétentions, le caractère allemand de l'entreprise lui serait conservé. « Si vous voulez que nous vous laissions pénétrer dans Fez, aidez-nous à atteindre Bagdad. »

Remarquons bien, en effet, que l'Allemagne a soulevé l'incident d'Agadir au moment où la Rus-

sie renonçait à son opposition au Bagdad, et où une entente entre l'Angleterre et la Turquie, au sujet de cette voie ferrée asiatique, était imminente. Les difficultés diplomatiques étaient vaincues : il fallait tâcher aussi de vaincre les difficultés financières. L'Allemagne a pensé qu'en cherchant les ressources pécuniaires, « un pistolet à la main », elle aurait peut-être plus de chance de les trouver.

Mais nous avons jusqu'ici envisagé uniquement le point de vue allemand. Préoccupons-nous maintenant du point de vue français, en nous demandant si le troc Bagdad contre Maroc est réellement acceptable.

Section II

LE TROC BAGDAD-MAROC EST-IL ACCEPTABLE ?

Après le discours de Tanger, lorsqu'on eut compris, en France, que Guillaume II était décidé à barrer la route à l'influence française et menaçait, par son intervention, d'enlever à la France le bénéfice des accords qu'elle avait successivement conclus avec l'Angleterre, l'Espagne et l'Italie, certains journaux français, notamment le *Temps* et la *Dépêche Coloniale*, préconisèrent, avant même la réunion de la conférence d'Algésiras, le troc Bagdad-Maroc, pour vaincre la mauvaise humeur du kaiser et de son chancelier. Puisque l'Allemagne avait surtout des vues dans le bassin est de la Méditerranée, la plus rapide solution du conflit ma-

rocain serait de faciliter la réalisation des projets allemands en Asie-Mineure.

Ainsi, avant même que M. de Bulow ait discrètement laissé comprendre, par son discours du 15 novembre 1906, que la collaboration financière française aux entreprises allemandes pourrait amener entre les deux pays l'existence de relations pacifiques et cordiales, les journaux français émettaient une solution qui aurait comblé certainement les vœux du Gouvernement Impérial.

Les articles du *Temps* et de la *Dépêche Coloniale* trouvèrent un écho en novembre 1906, lorsque certaines banques parisiennes, voulant essayer de placer dans l'entreprise du Bagdad leurs disponibilités, reprirent le troc Bagdad contre Maroc et firent répandre le bruit qu'en échange du concours financier et désintéressé de la France au Bagdadbahn, l'Allemagne nous laisserait les mains libres au Maroc. En propageant cette rumeur, les financiers français espéraient vaincre l'opposition du Gouvernement à l'admission des titres allemands au Marché de Paris. Ils n'envisageaient que leur intérêt personnel et ne considéraient l'affaire que comme une opération fructueuse et rémunératrice pour eux-mêmes.

Mais c'est, en ne considérant que le troc en lui-même, que M. André Tardieu, soutient lui aussi que nous avons tout avantage à donner notre argent aux Allemands pour leur Bagdad, s'ils veulent nous laisser notre liberté d'action au Maroc. Dans une conférence faite le 22 fé-

vrier 1907 à la Société des anciens élèves et élèves de l'Ecole Libre des sciences politiques, M. André Tardieu s'exprimait ainsi : « L'Allemagne a le firman. Elle a commencé les lignes. Mais toutes les sections où se trouvent les travaux d'art sont à faire, et elle n'a pas d'argent pour les faire...

» A cet égard, et sous la condition expresse que nous soyons, au préalable, d'accord avec l'Angleterre et la Russie, que l'arrangement à conclure soit équitable, qu'il n'impose ni à nous ni à nos alliés un préjudice ni matériel, ni moral, ni local, ni général, nous n'avons aucune raison de nous refuser à cet arrangement, pourvu, bien entendu, que nos concessions soient compensées par ailleurs.

» Où faut-il chercher cette compensation ? Je crois qu'il n'y a pas d'hésitation à avoir sur ce point et que c'est au Maroc...

» Cet accord est-il probable ? Je n'en sais rien. Je dis seulement qu'il est théoriquement possible et qu'il est désirable » (1).

Le troc Bagdad-Maroc présente-t-il donc pour nous de sérieux avantages ? Sans doute, l'intervention allemande dans les affaires marocaines a contrarié la politique française, a diminué l'efficacité de sa pénétration, en la réduisant et en la plaçant sous une sorte de contrôle international ; sans doute, tant que l'Allemagne fera valoir des droits au Maroc, l'action de la France sera forcément res-

(1) *Questions actuelles de politique étrangère en Europe*, Alcan.

treinte, et il y aura là une source latente de difficultés et de conflits, surtout en présence de la mauvaise foi allemande. En 1905, l'entente s'était faite à la conférence d'Algésiras, et cependant, en 1908, le Maroc fut encore une source de tension entre les gouvernements de Paris et de Berlin. Le 9 février 1909, les deux diplomaties signaient un accord qui, cette fois-ci, semblait être complet et définitif. Et cependant, en 1911, l'Allemagne a brusquement rompu l'accord par l'envoi de la « *Panther* » à Agadir. Et maintenant, des pourparlers sont encore engagés. Tout porte à croire qu'ils aboutiront à une entente. Mais celle-ci sera-t-elle stable ? Nous le souhaitons, non toutefois sans quelque septicisme, les précédents nous autorisant à n'avoir pas une confiance absolue dans la parole allemande.

Il y aurait donc intérêt pour la France, semble-t-il, à occuper l'Allemagne ailleurs afin qu'elle détourne ses yeux de l'ouest du bassin méditerranéen. En lui facilitant la construction de son Bagdad, on ouvrirait à l'industrie et au commerce allemands un débouché qui ne s'épuiserait pas de longtemps. L'Allemagne, en Asie-Mineure, le Bagdad construit, ce serait un siècle de paix pour l'Europe, ce serait tout au moins la solution du différend franco-allemand au sujet du Maroc. Un débiteur a toujours en effet, intérêt à ménager son créancier. Nul doute que l'argent français donné pour le Bagdad, l'Allemagne ne nous abandonne toute liberté au Maroc et renonce à toute querelle. N'avons-nous pas assisté dernièrement à l'émotion mal dissimulée que

souleva, dans la presse germanique, le bruit que les banquiers français, redoutant la rupture des négociations entre Berlin et Paris, allaient réclamer le remboursement de l'argent par eux engagé dans des entreprises d'Allemagne ? Combien plus grande aurait été cette émotion, si notre concours financier, faisant vivre le Bagdad, devait cesser, et si les porteurs de titres, inquiétés par une tension diplomatique entre les deux pays, réclamaient tous ensemble le retrait de leurs fonds ? Ce serait la panique, ce serait la faillite de la Compagnie allemande !

M. A. Tardieu, séduit par la pensée d'être débarrassé de l'Allemagne, estime donc que nous devrions acheter notre liberté au Maroc, en aidant la Société Impériale dans l'accomplissement de son œuvre. Il ne propose pas un échange pur et simple, sans condition. Il ne s'agit pas de dire aux Allemands : « Voici notre argent, faites ce qu'il vous plaira en Mésopotamie, et nous agirons comme il nous conviendra au Maroc ! » Non, à cet échange, M. Tardieu met plusieurs conditions :

1° l'adhésion de l'Angleterre et de la Russie ;

2° la promesse que l'œuvre allemande ne nous causera aucun préjudice, ni moral, ni local, ni général. »

Malgré ces restrictions, le troc Bagdad-Maroc ne nous semble pas admissible au point de vue des intérêts français.

Le chemin de fer de Bagdad, consacrant l'installation définitive de l'Allemagne en Asie-Mineure,

serait une menace permanente pour notre influence en Orient. En 1902-1903, alors que le conflit marocain n'avait pas encore surgi, les prétentions excessives de l'Allemagne ont fait échouer toute combinaison financière.

N'est-il donc pas évident que si, en échange de notre concours pécuniaire, elle renonce à sa politique marocaine, elle émettra des prétentions encore plus élevées et réclamera le prix de son désintéressement au Maroc.

Si, en 1902-1903, nous n'avons pu, l'Allemagne ne nous faisant aucune concession, obtenir dans l'affaire du Bagdad une place en rapport avec nos intérêts en Turquie d'Asie, si nous n'avons pas réussi à nous faire réserver dans la Société une part correspondante à nos apports pécuniaires, comment espérer maintenant qu'une part, je ne dis pas meilleure, mais même égale à celle de 1903, nous serait cédée par l'Allemagne, puisqu'elle serait considérée comme nous donnant une compensation au Maroc ? Evidemment, les conditions du troc Bagdad-Maroc seraient à débattre. Mais, d'ores et déjà, en nous basant sur les prétentions germaniques de 1902, ne pouvons-nous pas affirmer, que plus que jamais, l'Allemagne exigera la prépondérance dans la Société du Bagdad, plus que jamais, elle voudra faire de ce chemin de fer une œuvre exclusivement allemande !

Elle n'est pas puissance à se contenter de bénéfices vagues et incertains. Elle ne cessera pas sa politique marocaine sans avoir obtenu par ailleurs

des avantages sérieux, et sans s'être fait chèrement payer son désintéressent.

Le troc Bagdad-Maroc, ce serait en somme la reconnaissance officielle par la France de la pénétration germanique en Turquie d'Asie ; ce serait cesser la lutte sur le continent africain, pour engager à nouveau la bataille économique et commerciale en terre d'Asie, dans une région où jusqu'à ce jour notre influence était incontestable et incontestée.

Mais, dira-t-on, les avantages que nous cédons ainsi aux Allemands ne sont pas gratuits. Si l'Allemagne s'établit en Asie-Mineure et en Mésopotamie, la France s'établira, elle de son côté, au Maroc ! Les concessions que nous donnons en Asie, nous les récupérons en Afrique. L'étude que nous avons faite des intérêts français dans le chemin de fer de Bagdad, nous permet de mesurer l'étendue des concessions que nous céderions aux Allemands en consentant le troc Bagdad-Maroc. Et il s'agit maintenant de savoir ce qu'en échange les Allemands nous abandonneraient au Maroc. Les avantages cédés et ceux obtenus se compensent-ils ? Dès le début, nous répondons : Non ! Le marché n'est pas égal, la France perdra plus dans ce troc qu'elle n'y gagnera.

Que nous céderaient en effet les Allemands dans l'Empire Chérifien ? — Ils n'ont aucune concession territoriale à nous remettre, aucun droit de préemption à nous accorder, ils ne jouissent d'aucune situation privilégiée dont ils puissent nous faire bénéficier. Ce qu'ils nous reconnaitraient, ce serait le droit de faire la police, d'instruire l'armée

du sultan, de réorganiser le système d'impôts, de nous faire octroyer des concessions de voies ferrées, de ports, de travaux publics. Mais il ne faut pas oublier que, dans tous ses accords relatifs au Maroc, la France s'est engagée à respecter le principe de la porte ouverte, à laisser une liberté économique absolue à toutes les puissances. Par conséquent, après le troc comme avant, les Allemands pourraient agir économiquement au Maroc.

Ils nous laisseraient notre liberté d'action ! Et pourquoi ? Pour maintenir l'ordre ! L'Europe nous en a déjà donné mission. Nous ne pouvons, en effet, espérer la « *tunisification du Maroc* ». Poursuivre ce but, ce serait aller au devant d'un conflit avec l'Espagne ; l'Angleterre, d'ailleurs, qui cependant soutient notre politique marocaine, protesterait certainement si une puissance quelconque, serait-ce même la France, s'établissait définitivement et militairement sur la côte méditerranéenne en face de Gibraltar.

Quel préjudice subira donc l'Allemagne en nous laisant carte blanche au Maroc, le principe de la porte ouverte étant admis ?

En résumé, elle s'engagerait uniquement à ne pas nous « mettre des bâtons dans les roues », à ne pas chercher à chaque instant un prétexte à querelle et à désaccord. Elle ne nous donnerait rien : ses concessions se borneraient à nous laisser tranquilles. Si pour obtenir cette tranquillité, si pour avoir la paix avec l'Allemagne au sujet du Maroc nous devons lui donner notre argent et lui permettre de s'installer dans une région où elle

s'efforcera de détrôner l'influence française, jusqu'à ce jour prépondérante, c'est véritablement payer trop cher cette tranquillité, c'est consentir de trop gros sacrifices.

Et c'est pour cela que la majeure partie de la presse française, loin d'emboîter le pas derrière le *Temps* et la *Dépêche Coloniale*, dénonça, au contraire, le troc Bagdad-Maroc comme une duperie pour la France. Dès 1905, le *Bulletin du Comité de l'Asie Française* proteste avec force contre pareille transaction (1) et demande au Gouvernement de ne pas discuter la proposition qu'on pourrait lui faire relativement à ce troc.

Plus tard, en 1909, lorsqu'un accord franco-allemand fut signé touchant le Maroc, le bruit courut que l'entente était plus étendue qu'on ne voulait l'avouer et qu'on avait causé du Bagdad ! M. Pichon, alors ministre des Affaires Etrangères, pour calmer l'inquiétude soulevée par cette rumeur, affirma dans plusieurs interviews « que les pourparlers n'avaient pas un seul instant porté sur d'autres questions que celles qui font l'objet propre de l'accord », et que celui-ci « ne se lie à aucune affaire étrangère au Maroc ». Et notre diplomatie eut ainsi raison de ne pas prendre au sérieux une telle combinaison, dont la France ne saurait retirer aucun bénéfice réel : « L'Allemagne, écrit M. Bérard, sait exactement quelle œuvre nous poursuivons à Tanger et que l'humanité tout entière, y compris les industriels allemands, profi-

(1) Numéro de septembre 1905, p. 407.

tera d'un travail dont nous ferons tous les frais. A Bagdad, Berlin nous demande de faire aussi les frais pour une entreprise spécialement allemande : encore faut-il que cette entreprise, si elle ne doit nous valoir aucun bénéfice particulier, ne nous cause aucun préjudice matériel ou moral. » (1) Or, nous savons que le Bagdadbahn nuira à nos intérêts économiques, commerciaux et religieux en Asie-Mineure : ne faisons donc pas « les frais » de cette entreprise, dussions-nous en retirer la tranquillité au Maroc, à moins de vouloir consentir « un humiliant marché de dupes » (2).

Le troc Bagdad-Maroc serait donc une mauvaise opération pour la France : « On ne saurait trop mettre en garde l'opinion française contre les inconvénients d'une combinaison qui consisterait à lier à l'affaire de Bagdad l'affaire marocaine et à sacrifier des intérêts très réels, à l'espoir imaginaire de se débarrasser au Maroc des entraves étrangères, c'est-à-dire surtout des entraves allemandes. Certes, on ne s'est pas fait faute, à Berlin, dans ces derniers temps, de nous rappeler que nous devions la situation privilégiée dont nous jouissons au Maroc à l'on ne sait quelle complaisance du Gouvernement impérial, et que de cette complaisance, nous devions bien nous garder d'abuser. C'est faire une confusion assez étrange et émettre, vaguement, une prétention hardie et

(1) Victor Bérard. Le Discours du chancelier. *Revue de Paris*, 15 décembre 1906, p. 873.

(2) Raymond Perraud. L'Allemagne et le Bagdadbahn. *Revue*, 1er mars 1909, p. 28.

inqualifiable. Notre situation au Maroc résulte de l'acte d'Algésiras et de l'accord franco-allemand du 9 février 1909. Nous sommes tenus de rester dans les limites que ces traités nous imposent. Mais pourquoi veut-on profiter de chaque moment d'inquiétude ou d'embarras pour nous proposer indirectement, en échange de sacrifices certains et définitifs, un appui provisoire et peut-être contestable ? Quand un marché a été conclu, on n'en paie pas le prix deux fois. » Ainsi s'exprime M. Maurice Pernot, dans sa « Critique de la politique étrangère », dans la « *Grande Revue* » (1), résumant admirablement la situation de la France dans le troc Bagdad-Maroc. Sans doute, l'accord du 9 février 1909 a été rompu par la mauvaise foi allemande, mais l'acte d'Algésiras subsiste toujours aux yeux de l'Europe et il ne dépend pas de la volonté de l'Allemagne de le faire disparaître pour nous concéder au Maroc une situation plus privilégiée que celle à nous accordée par cette Conférence européenne.

Disons donc pour nous résumer que les intérêts allemands au Maroc ne peuvent se comparer aux intérêts français dans l'entreprise de Bagdad. L'échange des uns contre les autres serait déjà une détestable affaire pour la France ; combien plus regrettable encore serait ce troc, si nous devions, en outre, le payer de quelques centaines de millions !

---

(1) *Grande Revue*, 10 avril 1911, p. 639

QUATRIÈME PARTIE

L'ENTREVUE DE POTSDAM ET SES CONSÉQUENCES

CHAPITRE PREMIER

LA QUESTION DU BAGDAD DEPUIS L'IRADÉ DE 1902 A L'ENTREVUE DE POTSDAM

Section I. — *Le chemin de fer de Bagdad et la politique allemande en Turquie depuis l'iradé de* 1902 *aux conventions de* 1908. — Les progrès des allemands en Turquie depuis 1902 ; *a*) leur apparition commerciale à Bagdad et à Bassorah ; *b*) l'évadé de 1907.

Section II. — *Les conventions de* 1908. — I. La convention du 23 décembre 1907. — L'augmentation du capital de la Société. — II. La convention du 25 mai 1908 ; *a*) concessions nouvelles ; *b*) emprunts nouveaux ; *c*) la garantie kilométrique. — III. Critique de ces conventions.

Section III. — *La situation allemande en Turquie après la Révolution Jeune-Turque.* — I. Les premières dispositions du nouveau régime. — II. L'habileté allemande. — III. L'affaire de l'emprunt turc. — IV. Conservation de l'influence allemande en Turquie

La période qui s'écoule de la concession du Bagdad aux Allemands (8-21 janvier 1902) à l'entrevue de Potsdam (4 novembre 1910) est marquée par deux faits importants. L'un intéresse directement le Bagdadbahn, l'autre concerne la politique turque ; ce sont :

1° Les conventions de juin 1908 ;

2° La Révolution Jeune-Turque, qui éclate quelques jours à peine après la signature de ces Conventions.

Ainsi donc, l'étude du Chemin de fer de Bagdad et de la politique allemande en Turquie jusqu'à la rencontre des deux Empereurs peut se diviser en trois périodes, dont les faits saillants que nous venons de signaler formeront les divisions :

1° De l'iradé de janvier 1902 aux Conventions de juin 1908 ;

2° Les Conventions de juin 1908 ;

3° Depuis la Révolution de juillet 1908 jusqu'au 4 novembre 1910.

Section Première

LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD ET LA POLITIQUE ALLEMANDE EN TURQUIE DEPUIS L'IRADÉ DE 1902 AUX CONVENTIONS DE 1908

La concession du Bagdadbahn à la Société d'Anatolie était le couronnement de la politique que la diplomatie allemande et l'Empereur avaient pratiquée vis-à-vis du Sultan depuis 1870. Les paroles flatteuses de Guillaume II, ses voyages à un souverain que les autres nations affectaient de tenir à l'écart, les amabilités de la Wilhemstrasse et de son représentant à Constantinople avaient séduit Abd-ul-Hamid et, comme remerciements, il avait, superbe cadeau ! accordé à ses amis d'Allemagne la construction d'une voie ferrée du Bosphore au Golfe !

En possession de l'iradé, les Allemands se mi-

rent aussitôt à l'œuvre. Les offres de collaboration financière faites à l'Angleterre et à la France ayant été repoussées, le Société Impériale du Chemin de fer de Bagdad commença, avec ses seules ressources, la construction de la première section Koniah-Boulgourlou dès la fin de l'anneé 1902. Cette section fut construite en deux ans, et nous avons déjà vu au milieu de quel enthousiasme eut lieu l'inauguration, le 25 octobre 1904, sous la présidence de Turkan-Pacha.

Mais malheureusement pour eux, les fonds manquèrent aux Allemands et ils ne purent pousser plus avant leurs rails vers Bagdad ! A Boulgourlou, ils se heurtaient au massif du Taurus et, pour le franchir, il fallait qu'ils aient à leur disposition des sommes considérables. L'inaction à laquelle ils se trouvaient condamnés faute de capitaux ne les empêcha pas cependant de continuer leur politique d'accaparement et de mainmisé économique sur la Turquie d'Asie. Chaque année, un fait nouveau se produira, accentuant toujours la pénétration allemande en Asie, tantôt au préjudice de la France, tantôt au détriment de l'Angleterre.

Jusqu'en 1903, le commerce anglais n'avait pour ainsi dire aucun concurrent dans la région de Bagdad. A cette époque, les produits russes apparaissent, mais en 1905, les Allemands arrivent, et les navires de la *Hamburg-Amérika* viennent débarquer sur les rivages du Golfe les marchandises d'outre-Rhin, que des embarcations plus légères transportent jusqu'aux quais de Bagdad. Et tout

de suite, le commerce allemand prend dans ce pays une extension remarquable, diminuant d'autant les importations anglaises et ruinant le commerce russe à peine naissant. Ainsi, avant même que le rail n'ait atteint Bagdad, les Allemands font dans la capitale de Mésopotamie une entrée commerciale, annonçant en quelque sorte la prochain venue de leurs locomotives.

Leurs produits amenés sur le marché de Bagdad, les Allemands ne devaient pas tarder à s'introduire dans le commerce de Bassorah. L'année suivante, en effet, en 1906, la Compagnie de navigation *Hamburg-Amerika* crée une agence dans le port de Bassorah et, de septembre en décembre, quatre vapeurs allemands y débarquent 2.700.000 francs de marchandises (1). Dès le début, l'Allemagne s'affirmait donc en Mésopotamie comme une concurrente commerciale redoutable pour l'Angleterre et, en 1907, le commerce allemand représentait dans le port de Bassorah 70 0/0 environ du commerce total. « En même temps, des agents allemands préparaient l'irrigation de la vallée du Karoum. » (2)

L'année 1906 marque un double succès pour l'influence germanique en Asie-Mineure.

---

(1) Victor Bérard. *Le Sultan, l'Islam et les Puissances*, p. 399.

(2) Pourquoi l'Angleterre tient au tronçon Bagdad-Golfe Persique. *Tour du Monde*, n° 23 du 10 juin 1911, p. 180.

1° Sur les instances de M. Constans, la Deutsche Bank rachète, en juillet, la majorité des actions de la ligne Mersina-Adana, lui enlevant son caractère français ;

2° La Compagnie d'Anatolie étend son contrôle sur le réseau Smyrne-Cassaba-Kara-Hissar.

Donc, si en 19051906, les Allemands ne purent, faute d'argent, poursuivre la construction de leur Bagdadbahn, ils ne pratiquèrent pas cependant en Turquie d'Asie, durant ces deux années, la politique du temps perdu et ils surent travailler au développement de leur influence, que le rail raffermirait lorsqu'ils se seraient procuré les capitaux indispensables. Ils prirent leurs précautions pour s'assurer le monopole des diverses industries qui surgiront une fois le pays doté d'une voie de communication rapide et commode. C'est ainsi que la Deutsche Bank obtint un droit de priorité pour l'exploitation éventuelle des gisements de pétrole qui paraissent si abondants dans la région d'Erbil et de Kerkout.

Les Allemands prévoient la renaissance agricole du pays, grâce au rail, et « en septembre 1907, un évadé concédait à la Compagnie des Chemins de fer d'Anatolie et à la Société Holtzmann d'importants travaux d'irrigation destinés à mettre en valeur la région de Koniah et évalués à 20 millions. » (1) La mise en culture de cette région

(1) *Revue*, article cité, 1er mars 1909, p. 20.

allait créer un essor économique considérable dont bénéficierait le réseau ferré d'Anatolie.

L'affirmation par nous émise, à savoir que depuis 1903, chaque année nous permettrait de constater les progrès incessants des Allemands en Turquie d'Asie, se trouve ainsi pleinement justifiée. En 1904, achèvement de la section Koniah-Boulgourlou ; en 1905, apparition des Allemands à Bagdad ; en 1906, création d'une agence de la *Hamburg-Amerika* à Bassorah et rachat de la ligne française Mersina-Adana ; en 1907, travaux d'irrigation concédés à la Société d'Anatolie et droit de priorité sur les gisements pétrolifères de Mésopotamie octroyé à la Deutsche Bank.

Mais en 1908, l'habileté allemande allait chercher un moyen pour améliorer la situation financière de la Société Impériale et reprendre ainsi, si possible, les travaux abandonnés du Bagdad. Sur les instances du baron Marschall von Bieberstein, ambassadeur d'Allemagne auprès du Sultan, Abd-ul-Hamid signait deux conventions qui devaient permettre à la Deutsche Bank de trouver des ressources pécuniaires pour la construction de nouvelles sections du Bagdad.

Section II

LES CONVENTIONS DE 1908

Ces conventions, définitivement signées le 2 juin 1908, avaient fait l'objet de plusieurs négociations. Le 23 décembre 1907, une première entente interve-

nait entre la Compagnie d'Anatolie et la Porte ; le 25 mai 1908, cet accord était complété, et le 2 juin suivant, le Sultan approuvait ces deux conventions successives.

Quels avantages la Deutsche Bank avait-elle obtenus ? quels résultats pratiques espérait-elle retirer de ces concessions nouvelles ?

Par la convention du 23 décembre 1907, la Compagnie d'Anatolie était autorisée à doubler son capital de 67.500.000 francs. Le prétexte invoqué pour justifier aux yeux du public cette augmentation soudaine était que l'on avait voulu procurer à la Société d'Anatolie les fonds suffisants pour exécuter les travaux d'irrigation que le Sultan lui avait concédé dans la région de Koniah par l'évadé de septembre 1907, travaux dont l'achèvement était prévu pour fin 1912. Et l'on disait encore que cette augmentation de capital aurait pour but de permettre le dédoublement de la voie ferrée entre Haïdar-Pacha et Pendik, distants l'un de l'autre de 25 kilomètres. Enfin, grâce à ces ressources nouvelles, la Compagnie allemande procèderait à la réfection des lignes anatoliennes ; on les construirait plus résistantes, plus solides, afin qu'elles puissent supporter le passage de trains express filant à 80 ou 90 kilomètres à l'heure.

Cette convention était tout à fait extraordinaire. On allait créer pour 67 millions et demi de titres nouveaux et, chose curieuse, les anciens titres n'étaient pas encore entièrement libérés. 60 0/0 seulement du capital initial avaient été réa-

lisés ! Il restait donc 40 0/0 à libérer, 40 0/0 que l'on pouvait réclamer aux premiers souscripteurs. Pourquoi, dès lors, ne s'était-on pas plutôt préoccupé de réaliser entièrement ce capital primitif au lieu d'imaginer cette augmentation ? M. R. Perraud nous en donne l'explication : « On a craint, dit-il, de provoquer une crise et d'obliger un certain nombre d'actionnaires, incapables de s'acquitter, à jeter leurs titres sur le marché, ce qui entraînerait l'affaissement des cours. » (1)

Cette explication a une certaine force et peut être facilement admise. Mais elle suggère une double remarque :

1° Si la Deutsche Bank a craint que l'appel des derniers 40 0/0 non libérés provoque une panique, entraîne l'affaissement des cours, et si c'est pour éviter cela qu'elle a employé un moyen détourné pour se procurer des fonds, nous devons en conclure qu'elle ne se sentait pas assez forte pour soutenir ces cours, que sa situation était peut-être moins brillante que ce que l'on croyait et que « l'appel des derniers 40 0/0 aurait eu des conséquences désagréables pour la Deutsche Bank elle-même. » (2)

2° Cette augmentation de capital n'allait-elle pas précisément provoquer la panique que l'on redoutait ?

En réclamant 27 millions, représentant les

(1) *Revue*, 1er mars 1909, p. 25.
(2) *Id.*, p. 25.

40 0/0 non libérés, la Deutsche Bank redoutait que les actionnaires de la Compagnie d'Anatolie n'en déduisent que les affaires sont mauvaises, que la Société périclite et qu'il est temps de se débarrasser des titres dont ils sont en possession ! Mais que vont penser ces mêmes actionnaires lorsque la Société essaiera de doubler son capital ?

Et d'ailleurs, est-on sûr de trouver des souscripteurs ? Les capitalistes qui ne sont pas encore intéressés aux Chemins de fer anatoliens seront-ils plus hardis que ceux qui sont déjà actionnaires, et n'hésiteront-ils pas à engager leurs fonds dans une entreprise qui, pour se procurer de l'argent, préfère, à la libération entière des titres émis, le lancement d'un nouvel emprunt ? Il est vrai que la Deutsche Bank va inaugurer un moyen tout à fait original pour que la souscription des nouveaux titres soit certaine. Elle ne fera pas appel au public, ele ne s'adressera pas aux capitalistes d'Alemagne pour trouver les fonds dont la Société d'Anatolie a besoin ; ce sera elle-même qui absorbera la totalité des actions, qui fournira les capitaux. Mais elle est donc bien riche, cette Deutsche Bank ? et nous l'avons bien mal jugée en supposant qu'elle ne pouvait résister à un affaissement des cours ? Elle a donc à sa disposition immédiate 67 millions et demi de francs qu'elle va engager en Asie-Mineure ? Oui, elle sera propriétaire de tous les titres nouveaux qui seront émis, seulement... elle n'en souscrira que le 10 0/0 lors de l'émission.

Il y aura donc 90 0/0 non libérés, et quand le seront-ils ? Nous ne le savons pas, aucune date n'est fixée : lorsque la Société d'Anatolie aura besoin de fonds, elle s'adressera à la Deutsche Bank, qui lui en donnera. Or, comme la Société d'Anatolie et la Deutsche Bank c'est la même chose, comme l'une n'est qu'une émanation de l'autre, il est probable que les affaires seront toujours assez prospères pour permettre à la Compagnie de ne pas faire appel à la Banque et de lui demander de tenir ses engagements.

Ce doublement du capital social se réduit donc à peu de chose ! C'est plutôt une comédie qu'une opération financière sérieuse. C'est en somme la Deutsche Bank elle seule qui prend l'engagement de fournir à la Société d'Anatolie l'argent nécessaire à ses travaux. Quel était alors le but de cette convention du 23 décembre 1907 ? On ne peut l'expliquer que par la situation politique de la Turquie à cette époque. A la fin de 1907, on prévoyait que le trône chancelant d'Abd-ul-Hamid ne tarderait pas à s'écrouler. En gens prévoyants, les Allemands ont voulu obtenir du Sultan ami, avant sa disparition, le plus de concessions possibles : l'émission de nouveaux titres, qui devenaient de par leur souscription la propriété exclusive de la Deutsche Bank, fortifiait sa position dans le réseau ferré d'Asie-Mineure, et le futur régime, alors même qu'il serait hostile aux Allemands, ne saurait trouver des fonds suffisants pour racheter à la Deutsche Bank les actions qu'elle possédait

dans la Compagnie d'Anatolie et ne pourrait chasser la banque allemande d'une entreprise où elle continuerait à rester souveraine.

Cette convention était à peine annoncée, que l'on apprenait que de nouvelles négociations étaient engagées entre la Deutsche Bank et le Sultan, en vue d'aboutir à une convention concernant directement le Bagdadbahn. Le 25 mai 1908, les négociations étaient terminées, l'accord signé, et le 22 juin suivant, le Sultan approuvait officiellement la convention de décembre et celle de mai.

Quelles étaient les principales dispositions de cette convention du 25 mai 1908 ?

1° La Compagnie de Bagdad obtenait l'autorisation de commencer la construction de quatre nouvelles sections depuis Boulgourlou jusqu'à El-Hélif dans la Haute Mésopotamie, soit une longueur de voie ferrée de 848 kilomètres. Elle recevait, en outre, le droit de construire l'embranchement sur Alep, ville qui devait être la tête de ligne du réseau du Hedjaz.

C'était donc un grand pas que les Allemands allaient faire vers Bagdad ! Une fois ces quatre sections construites, le rail ne serait plus qu'à quelques kilomètres de Mossoul et il ne tarderait pas à atteindre Bagdad, car les parties les plus ardues de la ligne auraient été établies, les travaux les plus longs et les plus coûteux auraient été effectués. Mais pour arriver jusqu'à El-Hélif, l'autorisation du sultan ne suffisait pas. Une chose essentielle faisait défaut : c'étaient les fonds. La Convention de 1908 essayait, du moins en appa-

rence, de remédier à ce grave inconvénient qui était le seul cause que, depuis 1904, Boulgouriou n'avait pas été dépassé.

2° La Compagnie était en effet autorisée à émettre divers emprunts pour couvrir les frais de la construction de chaque section ! Il y aurait deux emprunts : l'un de 108 millions de francs nominal et l'autre de 119 millions. Ces emprunts seraient réalisés par des obligations de 4 0/0 au taux minimum de 81,5. Mais l'émission serait partielle, et elle n'aurait lieu qu'au fur et à mesure de la mise en exploitation de chaque tronçon de 200 kilomètres, et pour la construction de la section suivante.

Ces diverses dispositions étaient prises pour allécher les capitalistes :

a) Emettre des obligations 4 0/0 au taux de 81,5, c'est payer un intérêt de 5 0/0. Le placement paraissait donc au premier abord très avantageux, car les sociétés d'un crédit sérieux, offrant de sûres garanties qui paient 5 0/0 à leurs bailleurs de fonds sont encore assez rares.

b) L'émission partielle de l'emprunt avait un double but. D'abord elle permettrait à la Société de n'emprunter que les fonds qui lui seraient strictement nécessaires pour la construction de chaque section. Elle n'aurait pas ainsi à payer dès le début l'intérêt pour des capitaux qu'elle ne pourrait entièrement utiliser à la fois. Ce serait seulement lorsqu'il s'agirait d'établir le dernier tronçon que l'emprunt devrait être totalement souscrit. Ce ne serait qu'à ce moment là qu'elle serait obligée de

payer l'intérêt des 227 millions progressivement donnés par les capitalistes.

Par ce système d'emprunts successifs, la Société de Bagdad réaliserait une économie. Mais la Deutsche Bank avait pensé ainsi qu'en ne jetant pas tout d'un coup sur le marché 227 millions de titres, qu'en les émettant au fur et à mesure des besoins, on faciliterait leur souscription. Le raisonnement était juste ; il valait mieux diviser l'emprunt, s'y prendre à plusieurs reprises, il avait plus de chance de succès et qui sait ? peut-être, dans deux ou trois ans, lorsque les travaux de construction seraient assez avancés, les capitalistes se passionneraient pour cette entreprise et le taux de l'émission augmenterait dépassant le minimum de 81,5 prévu par la Convention de 1908.

3° La Convention de mai 1908 a tenté de faire disparaître le caractère purement illusoire de la garantie kilométrique prévue par l'iradé de 1902 et de la rendre au contraire effective et réelle. Désormais, la Porte affectera à cette garantie « les excédents de recettes nettes de la Dette publique ottomane revenant au Gouvernement ottoman. » En outre, le produit de la dîme des moutons dans certains vilayets recevait la même affectation. C'était, semble-t-il, une garantie de premier ordre, de nature à rassurer les capitalistes indécis. Ces excédents libres des revenus de la Dette publique ottomane suffisaient pour garantir les emprunts que la Deutsche Bank se proposait d'émettre. Mais comme ces emprunts ne devaient servir

qu'à construire quatre sections du Bagdadbahn, il allait en résulter une anomalie. Les fonds prêtés pour l'établissement des 848 kilom. de voie ferrée entre Boulgourlou et El-Hélif auraient une caution sérieuse. Et les autres capitaux qui avaient été donnés pour la construction du premier tronçon Koniah-Boulgourlou, et ceux qui seraient ultérieurement prêtés pour les sections suivantes d'El-Hélif à Mossoul et Bagdad, ne pourraient pas jouir de la garantie prévue par la Convention du 25 mai 1908.

La Deutsche Bank ne voulut pas qu'il existât une pareille anomalie, et d'après un article de cette même Convention, « la Compagnie était autorisée à faire masse de l'ensemble de ses recettes sur tout le réseau pour calculer le produit net des premières sections, de sorte que la garantie devait effectivement jouer aussi longtemps que la moyenne des recettes n'aurait pas atteint sur tout le réseau le chiffre prévu. C'est là un des nombreux artifices de rédaction auxquels les représentants d'Abd-ul-Hamid eurent recours pour dissimuler l'importance des sacrifices consentis à la Compagnie patronnée par la Deutsche Bank » (1).

Il semblait que les Allemands avaient enfin trouvé la garantie nécessaire et sérieuse à offrir aux capitalistes étrangers en échange de leur argent. Il semblait qu'ils avaient vaincu la difficulté que nous avons signalée au cours de notre étude.

---

(1) *Journal des Débats*, 10 février 1911.

à savoir : que le Gouvernement turc ne disposant d'aucun revenu important, il ne pourrait, sans l'assentiment des nations étrangères, se procurer des ressources suffisantes pour payer la garantie promise à la Société de Bagdad par l'iradé de 1902. La Deutsche Bank et son éloquent avocat, le baron Marschall von Bieberstein, avaient donc habilement manœuvré. En faisant abandon de la part qui lui revenait dans les excédents de la Dette publique ottomane, la Porte concédait à la Société Impériale une garantie qui avait le double avantage de ne pas nécessiter le consentement des autres nations et de présenter en même temps une certaine stabilité et sûreté. La Deutsche Bank, en négociant cette convention, avait ainsi espéré « attirer les capitaux européens, en évitant de subir les conditions de gouvernements hostiles » (1).

C'était là de pures illusions :

1° Le Chemin de fer de Bagdad ne pourrait jamais être définitivement construit sans l'assentiment des nations intéressées, la Russie, l'Angleterre et la France. Si la Deutsche Bank croyait avoir, par cette habile manœuvre, résolu le problème financier du Bagdad, elle n'avait nullement fait disparaître les difficultés diplomatiques que cette colossale entreprise soulevait.

2° La solution que la Deutsche Bank avait trouvé du problème financier n'était qu'apparente. Les excédents de la Dette publique ottomane

(1) Pierre Khorat: *Larousse-Supplément*, avril 1911.

revenant à la Porte et que l'on prétendait disponibles, avaient déjà reçu une affectation : ils étaient consacrés au remboursement, par annuités, d'avances consenties au gouvernement turc par la Deutsche Bank elle-même ! Et ainsi nous assistons à cette situation bizarre : la Porte, sur les instances même de sa créancière, va cesser de s'acquitter de sa dette et affecter ses revenus à la garantie d'une obligation plus récente. En effet, « la Deutsche Bank, grande et généreuse, consent à accorder de nouveaux délais de remboursement, de manière à permettre l'affectation desdits excédents à la garantie du Bagdadbahn. » (1)

Par conséquent, les garanties nouvelles que paraissait contenir la Convention de 1906 sont purement fictives, artificielles. « La Deutsche Bank les possédait déjà et elle rend d'une main ce qu'elle reprend de l'autre ». (2) Cette convention n'avait tranché la difficulté qu'en apparence ; dans la réalité, elle subsistait toujours aussi délicate, aussi embrouillée. Un fait cependant était désormais acquis, l'autorisation donnée à la Société de Bagdad de construire quatre nouvelles sections.

En ratifiant les conventions du 23 décembre 1907 et du 25 mai 1908, Ald-ul-Hamid avait une fois de plus manifesté son dévouement à l'Allemagne. Il persistait à servir les intérêts allemands en Orient ; c'était donc un ami précieux pour Guil-

(1) *Revue*, 1er mars 1909, article cité, p. 26.
(2) *Id*, p 26.

laume II et peut-être si la Révolution Jeune-Turque ne l'avait pas chassé d'Yildiz-Kiosk, aurions-nous vu se produire une alliance turco-allemande. Le bruit s'en était déjà répandu au mois de juin 1908. Certains journaux anglais s'en étaient fait l'écho en publiant la dépêche suivante : « Le sultan et l'Empereur d'Allemagne échangèrent ces temps derniers plusieurs lettres autographes. On annonce de bonne source que Guillaume II se rendra à Constantinople au mois de septembre. — L'Ambassadeur d'Allemagne vient de partir pour Berlin afin de conférer avec l'Empereur à ce sujet. — Dans les cercles diplomatiques, on croit que Guillaume II désirerait que la Turquie fasse partie de la Triple-Alliance ». (1). Les lettres que Guillaume II écrivit au Sultan au moment des négociations entre la Deutsche Bank et la Porte au sujet du Bagdadbahn devaient s'occuper de ces négociations. Il semble donc que le Kaiser soit intervenu personnellement pour soutenir la banque allemande et c'était probablement pour remercier le sultan de sa docilité que Guillaume II se rendait à Constantinople quelques mois après et qu'il voulait prendre la Turquie sous sa protection en l'englobant dans la Triple-Alliance.

Mais les événements qui survinrent quelques jours plus tard ne permirent pas la réalisation de ce projet. Le 24 juillet 1908, la Révolution Jeune-Turque éclatait. Abd-ul-Hamid était fait prison-

(1) *Le Petit Méridional*, 16 juin 1908.

nier et Mohamed était proclamé sultan de Constantinople.

Section III

LA SITUATION ALLEMANDE EN TURQUIE APRÈS LA RÉVOLUTION JEUNE-TURQUE

Lorsque la Révolution Jeune-Turque eut triomphé de l'ancien régime, la presse anglo-française exulta. Le nouveau gouvernement saurait se libérer du joug germanique et cesserait de puiser l'inspiration de sa politique dans les conseils de l'Allemagne. Dès le début, en effet, le sultan ne cacha pas ses sentiments d'amitié pour la France et l'Angleterre, et recevant, le 28 avril 1909, un rédacteur du *Daily Chronicle*, Mohamed déclarait : « Je suis content de vous voir. Les Anglais ont toujours été mes amis » (1).

Devant les manifestations de sympathie de la part des Jeunes-Turcs pour l'Entente cordiale, la situation de l'Allemagne était particulièrement délicate. Si elle ne conservait pas à Constantinople l'influence qu'elle avait acquise sous l'ancien régime, si elle laissait la France et l'Angleterre prendre auprès de Mohamed l'ascendant qu'elle avait autrefois auprès d'Abd-ul-Hamid, c'en était fait de toutes concessions futures, et si le Gouvernement turc, secrètement poussé par les puissances qui voyaient d'un mauvais œil le développe-

(1) *L'Eclair*, 29 avril 1909.

ment de l'influence germanique en Asie, résistait aux prétentions allemandes, la construction du Bagdadbahn se trouverait compromise ou tout au moins fort reculée.

L'Allemagne devait donc, avant tout, maintenir les positions acquises et conserver à Yildiz-Kiosk la place prépondérante qu'elle occupait : « Ce que veut avant tout Berlin, c'est garder le contact avec le Gouvernement de Constantinople, *quel qu'il soit,* puisque tant qu'il y a une Turquie, c'est le Gouvernement qui dispose des concessions d'affaires qui constituent un élément nouveau pour l'activité germanique. » (1)

Ce fut précisément le mérite du baron von Bieberstein d'avoir su maintenir ce contact. Avec beaucoup d'habileté, il sut tirer parti de tout ce qui pouvait rapprocher la Turquie de l'Allemagne, exploitant au contraire tout ce qui était susceptible de l'éloigner de l'Entente-Cordiale. Sous le nouveau régime, l'armée turque était toute puissante. C'était elle qui avait fait la Révolution et elle restait maîtresse de la situation et du Gouvernement. Or, cette armée turque éprouvait une profonde admiration pour l'armée allemande : les officiers prussiens ne l'avaient-elle pas formée et instruite ? M. de Bieberstein profita de ces sentiments de l'armée turque à l'égard de l'Allemagne, et ce fut là en quelque sorte une des

(1) *Le Correspondant*. La France et l'Empire ottoman, par André Chéradame, 10 avril 1911, p. 181.

portes dont se servit l'ambassadeur allemand pour rentrer en grâces auprès du nouveau sultan.

L'annexion par l'Autriche de la Bosnie-Herzégovine, affaire dans laquelle Guillaume II trahit les intérêts de la Turquie au profit de son allié François-Joseph, n'empêcha pas de se produire le revirement des sentiments des Jeunes-Turcs en faveur de l'Allemagne.

D'ailleurs, les maladresses de la France et de l'Angleterre facilitaient la tâche de M. de Bieberstein. Les Jeunes-Turcs, comme tous les Musulmans, ne sont sensibles qu'à la force, et la retraite de la diplomatie anglaise, qui après avoir paru tout d'abord vouloir s'opposer à l'annexion de la Bosnie et de l'Herzégovine, laissa néanmoins l'Autriche s'approprier ces provinces, produisit un effet déplorable à Constantinople.

Puis ce fut l'affaire Lynch qui menaça de brouiller définitivement Angleterre et Turquie. Le Comité Union et Progrès, renversa le ministère d'Hilmi-Pacha, qui avait accordé le monopole de la navigation sur le Tigre et l'Euphrate à une Compagnie anglo-turque. Une agitation anglophobe se produisit dans la région de Bassorah, dont la garnison déclarait : « qu'elle ne tolèrera pas le monopole et la mainmise des Anglais sur l'Irack. » (1) L'Angleterre concentra alors des navires dans le Golfe Persique et menaça de débarquer des troupes. L'armée turque était résolu-

(1) *Les Nouvelles*, 26 et 27 janvier 1910.

ment hostile ; le Gouvernement dut faire de gros efforts pour calmer l'excitation qui se manifestait parmi les soldats.

L'Allemagne, au contraire, continuait, comme par le temps passé, à prodiguer aux Jeunes-Turcs des paroles flatteuses et à les assurer de son amitié sincère et désintéressée. Djavid-Bey, ministre des Finances, eut, à la fin du mois d'août 1910, une entente à Marienbad avec M. de Kiderlen-Waechter, et à un journaliste qui l'interviewait, il répondit : « J'ai gardé de cette entrevue le sentiment qu'il (M. de Kiderlen) est un ami de ma patrie. » (1) De son côté, le grand-vizir Hakki-Pacha rencontrait également à Marienbad M. d'Aerenthal, et, dans cette entrevue, il fut question, paraît-il, sur l'initative de l'Empereur d'Allemagne, d'un projet d'alliance austro-turco-allemande (2). Quelques jours après, ces deux ministres ottomans se rendirent à Paris pour y négocier un emprunt.

Le Gouvernement français allait se trouver en présence d'une situation embarrassante. Prêter de l'argent à la Turquie était le seul moyen de l'empêcher de tomber définitivement dans les bras de l'Allemagne, mais, d'un autre côté, nous ne pouvions autoriser la cote des titres turcs au marché

---

(1) Rapporté par André Chéradame. *Correspondant*, 10 avril 1911, article cité, p. 132.

(2) *L'Eclair*, 13 septembre 1910.

de Paris sans avoir pris de sérieuses précautions pour la sûreté de notre argent.

Nous n'avons pas ici à faire l'histoire de cet emprunt turc de 1910. Disons seulement que parmi les conditions mises par le Gouvernement de Paris à son consentement, figurait en première ligne : « l'organisation d'un service de trésorerie garantissant la situation financière de la Turquie contre les dépenses irrégulières ou excessives et assurant l'affectation exacte des sommes perçues ». La Banque ottomane serait chargée de ce service. Mais Djavid-Bey, après avoir accepté cette combinaison, la repoussa, subissant peut-être des influences occultes. Les Jeunes-Turcs se montrèrent indignés d'une pareille prétention de notre part. « Ils répondirent en nous menaçant d'un boycottage économique et en manifestant l'intention de passer dans le camp de la Triple-Alliance. » (2) Et de grands organes, comme le *Tanin*, menèrent une violente campagne contre la France.

L'échec de l'emprunt turc en France marqua l'orientation de la Jeune-Turquie vers les anciens amis et protecteurs d'Abd-ul-Hamid et la poussa à reprendre la politique extérieure du sultan détrôné. Le 23 octobre 1910, en effet, un meeting turco-persan eut lieu à Constantinople. Guillaume II y était acclamé comme protecteur de tous les Musulmans. Le lendemain, 24 octobre, l'ambassadeur de France, M. Revoil, recevait du Gouver-

(1) *L'Eclair*, 23 septembre 1910

nement français l'ordre de déclarer à la Porte « que les négociations au sujet de l'emprunt turc étaient terminées. » (3)

Aussitôt, le bruit se répandit que la Deutsche Bank et l'Allemagne étaient disposées à prêter aux Turcs les 150 millions que la France venait de leur refuser. La Banque allemande et le Gouvernement de Berlin avaient parfaitement compris qu'en mettant leurs ressources financières à la disposition des Turcs, qu'en accueillant leur demande d'emprunt après le refus de la France, c'était le meilleur moyen de s'attacher définitivement le nouveau régime et de reprendre à Yildiz-Kiosk une autorité incontestable.

On fit donc sacoir à la Porte qu'elle n'avait qu'à s'adresser à l'Allemagne ! C'est ce qu'elle s'empressa de faire, et la Deutsche Bank ne mit pas moins de diligence à accepter sa demande.

Mais consciente du service qu'elle lui rendait, la Deutsche Bank exigea une grasse rémunération : les conditions de prêt étaient bien plus lourdes que celles posées précédemment par le groupe de Paris. La différence atteignait 200.000 livres au détriment de la Porte. Le Gouvernement turc avait un pressant besoin d'argent ; il ne vit qu'une chose : c'est qu'on allait lui prêter des fonds, et il ne s'attacha nullement aux conditions onéreuses qui acompagnaient ce prêt.

Les Jeunes-Turcs estimèrent, au contraire, que

(2) *Le Petit Méridional*, 25 octobre 1910.

l'Allemagne leur avait rendu un service inappréciable et se considéraient comme les obligés de Berlin. Ils ne surent pas ou ne voulurent pas dévoiler le but véritable de l'Allemagne ; ils se persuadèrent qu'elle agissait en amie tout à fait désintéressée et lui en furent d'autant plus reconnaissants. « Le *Tanin* » qui, entre tous les journaux ottomans, s'était montré le plus violent contre la France lors de l'échec des négociations de septembre et d'octobre, fut rempli de louanges en faveur de l'Allemagne. « Enfin, s'écrie-t-il, la Jeune-Turquie a trouvé ses vrais amis », et il conclut : « Cette leçon vaut bien... un emprunt, sans doute. » (1) « Elle ne nous a consenti cet emprunt, écrivait-il encore, que par pure amitié ». Le 26/8 novembre 1910, nous y lisons : « Nous n'oublierons certes pas cette marque de pure amitié, ce service qui nous est rendu dans un moment de gêne ». Et quelques jours plus tard, ce même journal ajoute : « Si la diplomatie allemande réussit à Constantinople, c'est qu'elle ne fait pas commerce de son amitié, comme un marchand dans sa boutique, contre des avantages compensateurs. Non, elle attire à elle les cœurs par l'aménité de ses paroles et les bons procédés. » (2)

---

(1) V. Discours de M. Lucien Hubert à la Chambre des Députés. *Journal Officiel*, 18 janvier 1911, p. 14, col. 1.

(2) *Le Tanin*, cité par le *Stamboul*, 1er février 1911, rapporté par M. Chéradame dans le *Correspondant*, 10 mai 1911, p. 132.

L'aménité des paroles allemandes ! les bons procédés de sa diplomatie ? Nous les connaissons, nous avons vu les heureux résultats auxquels ils ont abouti et les concessions considérables dont la Turquie les a payés à l'Allemagne. Mais nous avions cru jusqu'à ce jour que cette amitié allemande, que ces attentions délicates de l'Empereur et du Gouvernement de Berlin pour le Sultan et son entourage n'avaient qu'un but : obtenir des avantages et des privilèges de plus en plus nombreux ! Et voici que le plus grand organe de la presse ottomane voudrait maintenant essayer de nous persuader que la source de la générosité allemande réside uniquement dans l'amitié de l'Allemagne pour la Turquie ! Vains efforts ! Dans cet emprunt, où le *Tanin* ne voit qu'une nouvelle preuve de l'amitié germanique, nous n'y apercevons, nous, qu'une suite logique de la politique allemande en Turquie depuis 1870, de cette politique qui consiste à conquérir le cœur d'un peuple pour mieux le dépouiller.

La Révolution Jeune-Turque avait paru un moment vouloir se libérer du joug allemand. Mais pour maintenir son influence et pour reconquérir le terrain perdu en Turquie, l'Allemagne attendait une occasion favorable, guettait le moment propice. L'affaire de l'emprunt lui parut un excellent moyen pour rentrer définitivement en grâce et elle s'empressa de la saisir. Et ce faisant, elle atteignit son but : « Personne ne conteste, écrit M. Maurice Pernot, que dans ces derniers temps,

l'influence allemande n'ait reconquis à Constantinople la prépondérance dont elle avait joui pendant les dernières années de l'ancien régime et que, lors de la chute d'Abd-ul-Hamid, elle semblait avoir perdu pour longtemps...

La diplomatie allemande à Constantinople est redevenue aussi puissante, aussi sûre d'elle-même qu'elle l'était au temps d'Abd-ul-Hamid. M. de Marschall pratique avec une maîtrise incontestable l'art qui consiste non point à réserver ou à affirmer des droits et des privilèges, mais à les exercer et à tirer profit de son influence plutôt que d'en tirer vanité. » (1)

L'Allemagne a donc gagné la partie ! Elle a su s'attirer les sympathies du nouveau régime comme elle avait réussi à accaparer celles de l'ancien. Et le 19 février 1911, le *Jeune-Turc* traduisait l'état d'esprit des sphères gouvernementales lorsqu'il déclarait : « Notre politique est compatible avec celle pratiquée par la combinaison politique qui s'apele la Triplice. » (2) Par conséquent, la Révolution du 24 juillet 1908 n'avait diminué en rien la situation allemande en Turquie ; les concessions précédemment obtenues par l'Allemagne restaient toujours valables et le Gouvernement de Constantinople ne chercherait ni à les restreindre, ni à en empêcher leur réalisation ! Le Bagdad alle-

---

(1) *Grande Revue*, Politique Etrangère, 10 mai 1911, p. 186 et 187.

(2) *Jeune-Turc*, 19 février 1911.

mand, qui avait paru, au début de la Révolution, sérieusement compromis, ne rencontrerait aucune difficulté de la part du nouveau Gouvernement ; au contraire, Mahmoud Chefket, le chef de l'armée turque, le personnage le plus éminent du régime actuel, un de ceux qui avaient le plus aidé à la chute du « Sultan-Rouge », et Ismaël-Hakki-Babanzadé, l'un des chefs du parti arabo-kurde, membre influent du ministère, sont d'accord pour « mettre au service du Bagdad allemand toutes les ressources disponibles de l'empire. » (1)

La complaisance turque n'était pas suffisante pour mener à bien le Chemin de fer de Bagdad ; cette entreprise soulevait des questions diplomatiques auxquelles il était urgent de donner une solution, si l'on voulait enfin faire sortir la Société Impériale de l'inaction à laquelle elle était condamnée depuis 1904. Une entente devait se produire entre le Tsar et le Kaiser ; en diplomate habile et avisé, M. de Kiderlen-Waechter sut profiter de la rencontre des deux empereurs pour obtenir de la Russie son désintéressement au Bagdad. Réussissant à vaincre l'opposition russe, le ministre de la Wilhemstrasse faisait faire au Transmésopotamien un énorme pas en avant dans la voie de la réalisation.

---

(1) Victor Bérard. Offres allemandes, *Revue de Paris*, 1er avril 1911, p. 653.

CHAPITRE II

LA RENCONTRE DES DEUX EMPEREURS

Section I. — *La politique allemande vis-à-vis de la Russie depuis le début du XIXe siècle.* — I. Les rapports russo-allemands au cours du XIXe siècle. — II. La cause des sympathies russo-allemandes. — III. Les intérêts de la Russie et de l'Allemagne ne sont opposés qu'en Asie.

Section II. — *L'entrevue de Potsdam.* — I. Les préparatifs de l'entrevue. — II. Le discours du chancelier. — III. Les inquiétudes de la presse anglaise et française. — IV. L'article du *Novoïe-Vremia*. — V. Les révélations de l'*Evening-Times*. — VI. La continuation des pourparlers. — VII. La signature de l'accord.

Nous ne saurions aborder directement l'étude de cette entrevue sans avoir auparavant jeté un coup d'œil sur les rapports de la Russie et de l'Allemagne au cours du XIXe siècle. Ce retour sur le passé est nécessaire pour avoir la véritable explication de cette rencontre, qui fut considérée dans certains milieux comme l'évènement politique le plus considérable de l'année 1910. C'est par l'histoire, en effet, que nous arriverons à comprendre comment l'entrevue du Kaiser et du Tsar a pu se produire, c'est par elle que nous saurons l'origine de ce rapprochement russo-allemand.

Section Première

LA POLITIQUE ALLEMANDE VIS-A-VIS DE LA RUSSIE DEPUIS LE DÉBUT DU XIX^{e} SIÈCLE

« Il n'y a rien de plus remarquable, de plus compliqué que les rapports de la Russie et de l'Allemagne depuis de longues années.

« Historiquement, Slaves et Germains sont aux prises depuis des siècles, sur une longue frontière contesté. Influence slave et influence germaine se combattent de la Vistule au Golfe Persique.

» Et ce paradoxe pourtant s'est réalisé, qu'à travers ces contestations multiples, malgré cet antagonisme si vaste et si permanent, qui ressemble à un antagonisme de races, en même temps qu'à une véritable rivalité politique, jamais, depuis des générations, jamais, notez-le, depuis la guerre de Sept-Ans, il n'y a eu de guerre entre la Rusie et la Prusse. Vous ne comptez pas, j'imagine, la participation de la Prusse vaincue et captive à l'expédition napoléonienne de Russie. Elle y était par force, elle y était par ordre, et le premier soin du général qui commandait le corps d'armée prussien dans la Grande-Armée, ce fut, vous le savez, de passer à l'ennemi par une défection qui aggrava le désastre.

» Ainsi, Messieurs, en fait, c'est un événement d'une signification historique, que bien des Français ont eu la légèreté de méconnaître, que malgré la profondeur et la permanence d'antagonismes

essentiels, jamais les Gouvernements de Russie et d'Allemagne n'ont déchaîné entre les deux pays un conflit guerrier. »

Telles sont les paroles que prononçait M. Jaurès à la tribune de la Chambre, le 13 janvier 1911, à propos de la discussion des interpellations sur la politique étrangère du Gouvernement (1).

Au cours du XIXe siècle, les relations entre l'Allemagne et la Russie, lorsqu'elles n'ont pas été cordiale, ont toujours été correctes. Le tzar s'est allié à l'empereur d'Allemagne pour tomber Napoléon Ier. Ils ont ensuite formé, avec l'empereur d'Autriche, la Sainte-Alliance, et ce fut grâce à la complaisance russe qu'en 1870 Bismarck put faire la guerre contre la France. Nul doute, en effet, que l'Autriche ne nous ait secondés pour essayer d'obtenir la revanche de Sadowa, si elle n'avait redouté une diversion russe. L'inimitié qui existait entre Bismarck et le chancelier Gortschakoff n'empêcha pas une entrevue entre le tzar et l'empereur d'Allemagne, le 11 mai 1875 (2). Le Congrès de Berlin (juin-juillet 1878), qui vint cependant refroidir les bons rapports entre la Russie et l'Allemagne, ne les tendit pas au point d'empêcher les deux empereurs de signer, en 1884, « une convention secrète

---

(1) *Journal officiel*, 14 janvier 1911, p. 34, col. 3; 35, col. 1.

(2) V. M. Moye. Cours de droit international. *Relations diplomatiques de la France et de l'Allemagne*, année 1907-1908.

par laquelle ils se promettaient neutralité réciproque en cas de guerre européenne. » (1) Ce traité subsista de 1884 à 1890, et s'il ne fut pas renouvelé, c'est qu'à cette époque, la Russie, indisposée par la publication, le 3 février 1888, de l'alliance austro-allemande, et se rappelant encore le Congrès de Berlin, par lequel l'Europe, sur la proposition de Bismarck, l'avait dépossédée de ses conquêtes sur la Turquie, commençait à se tourner vers la France. L'alliance franco-russe ne parut pas, d'ailleurs, être dirigée particulièrement contre l'Allemagne. Ce n'est pas une alliance offensive, mais « défensive et passive. » (2) Elle n'eut pas les conséquences qu'en attendaient certains esprits, brouiller la Russie et l'Allemagne. Depuis cette époque, au contraire, les rapports entre ces deux puissances ont toujours été excellents et les amabilités allemandes envers la Russie ne se comptent pas. Sans doute, elles ont toujours eu un but intéressé, mais elles n'en existent pas moins, et la Russie en a été reconnaissante à l'Allemagne.

En juin 1892, Alexandre III rencontre à Kiel Guillaume II ; quelques mois plus tard (janvier 1893), le tzarewitch Nicolas se rend à Berlin et y reçoit un accueil des plus chaleureux. En 1897, le

---

(1) V. M. Moye. *Cours cité.*

(2) Pour toutes ces questions, voir M. Moye. *Cours cité;* V. également Ch. Seignobos. *Histoire politique de l'Europe contemporaine*, p. 784 et suivantes.

kaiser, à son tour, va à Cronstadt et promet au tzar son « appui le plus ferme contre quiconque chercherait à troubler ou à rompre la paix. » (1) Mais ce fut à propos des affaires de l'Extrême-Orient que l'Allemagne officielle manifesta à la Russie ses sympathies les plus vives. En 1901, le chancelier allemand refusa de suivre l'Angleterre dans sa protestation contre l'occupation russe de la Mandchourie. Il violait ainsi le traité secret anglo- allemand de 1899, garantissant l'intégrité de l'empire chinois. Et le Gouvernement de Saint-Pétersbourg, ne s'apercevant pas que le but de l'Allemagne était d'occuper la Russie ailleurs pour avoir les mains libres en Asie-Mineure, fut profondément sensible à cette promesse de Berlin de se désintéresser de la question mandchourienne. Lorsque la guerre avec le Japon éclata, l'attitude de la presse allemande fut parfaitement correcte à l'égard de la Russie, et l'on ne trouva pas chez elle les injures que prodiguaient certains journaux français à l'adresse de Nicolas II et de son gouvernement. Au début de la guerre, l'empereur allemand envoya une lettre confidentielle au tzar ; à la mort de l'amiral Makharoff, Guillaume II déclara que « le deuil russe est le deuil allemand ». Toute occasion lui paraît donc propice pour resserrer les liens de l'amitié russo-allemande.

Le tzar ne pouvait que faire bon accueil à toutes

(1) Toast de Cronstadt du 7 juillet 1897.

ces avances du kaiser qui devaient faire naître en lui des sentiments germanophiles. Il en fut reconnaissant à son auguste cousin.

Le 3 août 1907, Nicolas II se rencontre à Swinemunde avec Guillaume. M. Iswolski, ministre des Affaires étrangères de Russie, et M. de Bülow, le chancelier prussien, accompagnaient les souverains. On prétend que cette entrevue fut motivée par l'accord anglo-russe, relatif à la Perse, qui allait être signé quelques jours après. Nicolas II n'avait pas voulu ratifier définitivement cet accord sans l'avoir, au préalable, soumis à l'empereur d'Allemagne (1).

Deux ans après, le 29 juin 1909, une nouvelle entrevue eut encore lieu à Björko. Avant de se rendre à Cowes et à Cherbourg (août 1909), le tzar avait tenu à saluer son cousin d'Allemagne, voulant par là bien préciser que sa visite à l'Angleterre et à la France n'aurait aucune fâcheuse conséquence pour l'Allemagne et qu'elle ne devait pas être interprétée comme devant entraîner des rapports moins cordiaux dans les relations russo-allemandes! Enfin, au début de mai 1910, M. Iswolski vient à Berlin, et aussitôt après le voyage du ministre, on annonce la nouvelle rencontre de Nicolas et de Guillaume II pour le courant de l'été. Cette entrevue se produisit quelques mois après et ce fut l'entrevue de Potsdam.

---

(1) Victor Bérard. Les Raisons de Pétersbourg. *Revue de Paris*, 1er mai 1911, p. 209.

Si l'on veut rechercher quelles sont les causes de cette sympathie russo-allemande, on verra qu'elles sont mulitples et se rattachent à des motifs variés. Dans le discours précédemment cité, M. Jaurès les a définies avec son éloquence habituelle ! Se demandant pourquoi aucun conflit guerrier n'a éclaté entre la Russie et l'Allemagne depuis la guerre de Sept-Ans, il répond : « D'abord, parce qu'ils (les deux pays) ont à garder la Pologne ensemble, parce qu'ils ont l'un et l'autre à monter la faction à la porte du tombeau où ils ont cru ensevelir la nation polonaise, par peur d'une brusque résurrection (*Applaudissements*), et ils craignent que tout ébranlement de guerre donne à la nation polonaise l'occasion de surgir, blessée, mais immortelle : ils en ont peur ! (*Applaudissements*) ils en ont peur et ils maintiennent ainsi une paix contrainte.

» Peut-être aussi parce que l'enchevêtrement de cet antagonisme est prodigieusement compliqué et qu'ils sont aux prises dans les conditions les plus diverses, je le disais, des bouches de la Vistule au Golfe Persique ; peut-être l'opposition des intérêts n'est-elle jamais totale et les deux Gouvernements trouvent-ils dans la multiplicité même de leurs conflits des moyens de transiger.

» Enfin, à certaines heures, malgré la part des ferments révolutionnaires qui est dans la race russe, malgré la tradition de passé révolutionnaire qui est dans la race allemande ou plutôt à cause même de ces ferments de révolution qui sont dans

les deux pays, les deux Gouvernements s'aperçoivent qu'ils sont l'un et l'autre deux forces conservatrices solidaires et ils hésitent à entrer en conflit direct. Et voilà pourquoi, malgré ces causes profondes d'antagonisme dont je parlais tout à l'heure, c'était un rêve enfantin de s'imaginer qu'à propos d'intérêts purement français, à propos de revendication de frontière française, la Russie pourrait se laisser entraîner un jour à un conflit avec l'Allemagne. » (1)

Nous ne savons si c'est la crainte d'une révolution qui empêche la Russie et l'Allemagne de se heurter l'une l'autre, mais ce qu'il y de certain, c'est que la question polonaise a facilité le rapprochement des deux pays. « Des trois tronçons polonais, l'autrichien seul est paisible. Tandis que le tronçon prussien est de plus en plus angoissé par les efforts que font les hommes d'Etat de Berlin pour le dénationaliser, le tronçon russe est agité. » (2) Ces paroles de M. René Henry, écrites il y a quelques années, sont encore vraies actuellement. Et le Gouvernement de Berlin, comme celui de Saint-Pétersbourg, sont perplexes sur l'attitude de la Pologne en cas de conflit international.

A côté de ce facteur prédominant de l'entente russo-allemande, vient s'en ajouter un autre, que nous avons laissé entrevoir au cours de ce chapitre : je veux parler de l'attitude de l'empereur

---

(1) *Journal officiel*, 14 janvier 1911, p. 33, col 1.
(2) *République Française*, 30 avril 1905.

Guillaume pendant la guerre russo-japonaise. Répondant à un interview d'un rédacteur du *Temps*, M. de Witte déclarait en 1905 : « Vous me dites qu'on a en France l'impression d'un rapprochement russo-allemand ? Comment voulez-vous que ce rapprochement n'existe pas ? L'empereur Guillaume, au cours de la guerre, a été, vis-à-vis de la Russie, plus que correct, tout à fait gentil. En toute occasion, il a affirmé et prouvé son désir de ne nous causer aucun embarras, de nous aider même, autant qu'il dépendrait de lui, de nous éviter toute complication. » (1)

Donc, par intérêt politique, par sentiment de reconnaissance, la Russie devait fatalement se rapprocher de l'Allemagne. Elle le devait aussi à cause des liens de parenté existant entre les deux souverains. La maison impériale de Russie a son origine dans la famille allemande des Holstein-Gottorp ; plusieurs de ses membres ont contracté avec les Hohenzollern de nombreuses alliances. Le tzar actuel n'est-il pas le cousin de Guillaume II ?

Telles sont les raisons pour lesquelles les deux empereurs devaient chercher à faire disparaître les points litigieux qui pouvaient exister entre eux ! Or, ce n'est pas en Europe que la Russie et l'Allemagne risquent de se heurter, leurs inté-

---

(1) Rapporté par M. François Charmes dans sa Chronique politique. *Revue des Deux Mondes*, 1er octobre 1905.

rêts européens ne sont pas opposés. C'est en Asie que la politique allemande peut froisser les intérêts russes ; c'est le Chemin de fer de Bagdad qui, en barrant aux Russes la route de la Méditerranée, leur enlève tout espoir d'accès à la mer, toute possibilité de descente vers le golfe d'Alexandrette à travers l'Asie-Mineure ; c'est cette voie de communication à la fois politique et économique qui, en fortifiant le Turc et en provoquant la renaissance industrielle et agricole de la Turquie d'Asie, menace de devenir un danger militaire pour la frontière du Caucase et un concurrent économique redoutable pour les blés et les pétroles russes ; c'est ce nouveau railway, route la plus courte de l'Europe vers l'Inde, qui porte un coup terrible au Transiranien, que les Russes rêvent d'établir de la Mer Noire au Golfe Persique, à travers la Perse !

C'est là le seul point de contact entre la Russie et l'Allemagne ! Le Bagdadbahn était la seule ombre qui pouvait obscurcir l'horizon des rapports russo-allemands ! Il importait donc de trancher cette question d'une manière définitive. Il était indispensable de régler la situation des deux puissances en Asie.

Depuis plusieurs années, cet accord était prévu. En 1905, M. Alexandre Ular ne craint pas d'affirmer que l'amitié intéressée que l'Allemagne témoigne à la Russie « trouvera sa juste récompense dans l'appui que la Russie donnera doréna-

vant à l'entreprise éminemment antianglaise. » (1) Cet accord fut encore plus certain lorsque l'Angleterre et la Russie eurent, en août 1907, réglé leur situation respective en Perse, déterminé leur zone d'influence dans ce pays.

Nicolas II voulut, dit-on, soumettre le projet d'accord anglo-russe à l'empereur Guillaume avant d'y apposer sa signature ! Il le fit à Swinemunde (3 août 1907). Il est important de remarquer que le ministre des Affaires étrangères de Russie et le chancelier prussien accompagnèrent leurs souverains dans cette rencontre. En même temps que l'on causa de l'entente avec l'Angleterre, il est probable qu'un accord russo-allemand relatif à l'Asie fut également envisagé. C'est d'ailleurs l'opinion du journal le *Temps*, pour qui l'accord anglo-russe a été le point de départ, des négociations russo-allemandes (2). Pierre Khorat, soutient également que ces négociations entre Berlin et Saint-Pétersbourg s'engagèrent en décembre 1907 (3), et M. Pichon lui-même a déclaré à la Chambre des députés, à la séance du 13 janvier 1911, que « les pourparlers relatifs à la Perse et aux chemins de fer turco-persans remontent à 1907 » (4).

Connaissant ainsi les raisons qui militent en

---

(1) *Revue*, 1er juin 1905, p. 316.
(2) *Temps*, 21 août 1911.
(3) *Larousse-Supplément* d'avril 1911.
(4) *Journal Officiel*, 14 janvier 1911, p. 34, col. 1.

faveur d'un rapprochement entre la Russie et l'Allemagne, ayant établi que l'Asie-Mineure est le seul point du globe où les deux nations peuvent avoir des intérêts opposés, sachant aussi qu'après l'accord anglo-russe l'assentiment de l'Allemagne rendait entière la liberté de la Russie dans la Perse septentrionale, nous pourrons facilement nous expliquer et l'entrevue de Potsdam et l'entente définitive à laquelle elle a donné lieu.

Section II

L'ENTREVUE DE POTSDAM

Le 8 août 1910, on annonce que les empereurs d'Allemagne et de Russie auront une entrevue pendant le prochain séjour du tzar chez son beau-frère, le duc de Hesse. Aussitôt la presse germanique commence une vive campagne contre M. Iswolsky. Il a eu le tort, aux yeux des Allemands, de recevoir à Munich les ambassadeurs de France et d'Angleterre, montrant ainsi que la Triple-Entente était toujours vivante. On l'accuse de ne pas être suffisamment germanophile et on va même jusqu'à prétendre qu'il veut empêcher l'entrevue.

En attaquant M. Iswolski, les journaux d'outre-Rhin poursuivaient une politique habile. Ils craignaient que le ministre des Affaires étrangères de Russie n'eût gardé quelque rancune de l'affaire bosniaque où, devant l'attitude si nette de l'Alle-

magne, il avait été obligé, bien à regret, de consentir à l'annexion de la Bosnie-Herzégovine par l'Autriche. Son maintien au ministère pouvait fâcheusement influer sur les résultats de l'entrevue, et ayant déjà eu à souffrir de l'attitude allemande, lors de l'annexion précitée, il se montrerait peut-être, moins que tout autre, animé de sentiments amicaux et bienveillants vis-à-vis de l'Allemagne.

Ce fut donc avec une satisfaction mal dissimulée que le 6 septembre, les journaux annoncèrent le renvoi de M. Iswolski. En même temps, on apprend que M. Stolypine, qui voyageait en Extrême-Orient, a été rappelé à Saint-Pétersbourg pour accompagner Nicolas II dans son entrevue avec Guillaume II, rencontre fixée, dit-on, au milieu d'octobre. M. Sassonof, beau-frère de M. Stolypine, reçoit la succession de M. Iswolski. On ne sait pas encore dans quelle ville se produira cette rencontre. On parle de Skierniewicie, où de grandes chasses seraient organisées, et auxquelles assisteraient les deux souverains. Mais bientôt on annonce que le château de Potsdam est le lieu définitivement choisi et que le kaiser y recevra le tzar au début de novembre.

Le 1er novembre, M. Sassonof déjeune à l'ambassade de Russie, à Berlin, avec M. de Kiderlen-Waechter. Tout d'abord, on déclare que cette entrevue des ministres russe et allemand n'avait rien d'officiel. « D'après les renseignements donnés, l'entretien permit d'effleurer les sujets dont il

serait parlé lors de la rencontre du tzar et de l'empereur d'Allemagne, c'est-à-dire de la politique générale. De la question des Balkans, de la Perse, on parla fort peu, si ce n'est pas du tout...

« Le point principal de l'entrevue est d'abord qu'elle ait lieu et qu'elle soit véritablement destinée à rétablir les relations traditionnelles d'amitié existant entre les dynasties Romanoff et Hohenzollern et qui s'étaient un peu relâchées à la suite de l'annexion de la Bosnie-Herzégovine. » (1)

Et l'entrevue eut lieu, en effet, à Potsdam, les 4 et 5 novembre.

Tout d'abord, il fut impossible d'avoir aucun renseignement sur les questions politiques envisagées par les souverains. Dès le 6 novembre, certains journaux rapportent une interview « d'un personnage de la cour russe des plus influents » « particulièrement bien renseigné », interview dans laquelle ce personnage déclarait « que le but de l'entrevue avait été surtout de rendre plus faciles les pourparlers que les multiples affaires d'Orient et d'Asie vont exiger. » (2) Mais ces journaux ne nommaient pas celui qui leur avait fait ces déclarations. Il n'y avait là que des informations de journalistes, auxquelles il aurait été puéril d'attacher un trop grande importance. Rien, au début, ne put transpirer de cette entrevue. Les milieux officiels allemands restèrent

(1) *Petit Méridional*, 3 novembre 1910.

(2) V. *Petit Méridional*, 6 novembre 1910.

muets sur les détails et sur les résultats, et M. Sassonoff ferme impitoyablement sa porte aux journalistes qui voudraient lui arracher quelque parole d'éclaircissement. Mais la presse germanique officieuse parle de cette entrevue sur un ton triomphant et déborde d'enthousiasme et de joie. Dès le 9 novembre 1910, le *Kieler Neueste Nachrichten*, qui passe pour être le journal du prince Henri de Prusse, annonce que le tzar a invité l'empereur à venir à Saint-Pétersbourg et que la visite de Guillaume II aurait lieu au mois d'avril 1911 (1).

La presse russe déclarait bien qu'on ne doit voir dans cette entrevue qu'une visite de courtoisie, mais l'enthousiasme des journaux d'outre-Rhin laissait supposer que l'entrevue de Potsdam avait été plus que cela. De retour à Pétersbourg, M. Sassonof déclarait, en effet, « que l'Allemagne reconnaissait les intérêts de la Russie dans la Perse du nord, mais qu'elle désirait, dans le cas où la Russie y construirait un chemin de fer, que les intérêts de la ligne de Bagdad fussent respectés. » (2)

Ainsi donc, on commençait à savoir qu'il avait été question de la Perse et du Bagdad lors de l'entrevue. Si les souverains avaient échangé des paroles aimables et cordiales, les ministres, eux, s'étaient occupés de questions politiques intéres-

---

(1) V. *Petit Méridional*, 10 novembre 1910.

(2) L'Entrevue de Potsdam et les Alliances, par Christian Patrimonio. *Correspondant*, 25 mars 1911, p. 1200

sant les deux pays et l'on se demandait quel accord pouvait être intervenu.

Le discours que prononça au Reichstag, le 11 décembre 1910, M. de Bethmann-Holweg allait encore accroître l'émotion soulevée par l'entrevue de Potsdam et susciter les commentaires les plus divers.

Le 11 décembre, le Chancelier de l'empire d'Allemagne rendait compte au Reichstag de la politique extérieure du Gouvernement. Parlant de la rencontre des deux souverains, il fit les déclarations suivantes : « Il a été une fois de plus établi qu'aucune des deux puisances (l'Allemagne et la Russie) ne se prêterait à une action quelconque qui pourrait avoir une pointe agressive dirigée contre l'autre... ; d'accord avec ce principe, nous avons eu l'ocasion de noter en particulier que l'Allemangue et la Russie ont un intérêt égal au maintien du statu quo dans les Balkans et en Orient et qu'elles n'appuient en conséquence aucune politique, de quelque côté qu'elle vienne, qui serait dirigée contre le maintien de ce statu quo. »

L'ambiguité de cette phrase, probablement voulue par M. de Bethmann-Hollweg, entraîna de vives discussions, en même temps qu'elle faisait naître, dans la presse de France et d'Angleterre, une légitime inquiétude. Quelle était exactement la portée de cette entente ? Les paroles du chancelier permettaient de supposer qu'elle ne s'était pas bornée exclusivement à l'Asie. Si, au cours des pourparlers, on avait simplement eu l'« occasion » d'exa-

miner « en particulier » les intérêts russes et allemands, dans les Balkans et en Orient, c'est que la conversation avait été plus générale. Et d'ailleurs, M. de Bethmann-Holweg, avant de nous apprendre que le statu quo en Turquie et en Asie sera observé et maintenu par les deux pays, n'a-t-il pas eu le soin de déclarer que ni la Russie, ni l'Allemagne ne consentiraient à agir l'une contre l'autre ? L'entente est-elle donc plus générale qu'on ne le supposait jusqu'à ce jour ? La politique de la Russie va-t-elle se trouver modifiée ? Abandonnera-t-elle la Triple-Entente pour regarder d'un œil bienveillant vers la Triple-Alliance ?

Ce qui contribua aussi à inquiéter la presse anglaise et française, c'est que les journaux d'Allemagne ne contenaient pas leur joie, redoublaient d'enthousiasme. « Finis, les rêves fleuris de l'entente franco-russe ! s'écriait la *Gazette de Voss*. Aux fleurs du début, ont succédé les fruits amers, et la France peut frapper désormais sur son sac d'écus ; nous n'avons qu'à laisser faire » (1).

Pour dissiper l'émotion qui se manifestait en France et en Angleterre, la *Novoïe Vrémia* publia quelques jours plus tard un article auquel on voulut attribuer une inspiration officielle ! Ni l'Allemagne, ni la Russie, disait ce journal, n'ont oublié « les constellations politiques auxquelles elles appartiennent. Elles ont déjà pris des arrange-

(1) V. *Journal Officiel*, 13 janvier 1911. Discours de M. Lucien Hubert à la Chambre des Députés, p. 13.

ments réciproques avec ces constellations. Elles décident seulement qu'à l'avenir, les arrangements qu'elles prendront, toujours à propos des affaires d'Asie, n'auront pas de conséquences désagréables l'une pour l'autre. » (1) Et les autres journaux russes donnaient une note semblable !

Mais, malgré tout, on ne savait pas encore, du moins l'opinion publique, ne connaissait pas exactement la teneur de cet accord ! Qui devait-on croire ? Fallait-il se montrer rassurés par l'article de la *Novoïe Vrémia,* ou bien, au contraire, le pessimisme devait-il persister, en présence des manifestations bruyantes de la presse germanique ? Avant même d'être définitivement renseigné sur cette entente, on apprit les conditions extraordinaires dans lesquelles les bases en avaient été jetées. Le 3 janvier 1911, le *Temps* publiait, en effet, une longue dépêche que lui adressait son correspondant de Berlin ! C'était par ruse que le chancelier et le ministre des Affaires étrangères allemands avaient obtenu le consentement du ministre russe (2).

Les choses s'étaient-elles passées comme le prétend le *Temps* ? On ne le sait au juste ; mais le journal qui donne ces renseignements est digne de foi, et d'ailleurs, l'absence de tout démenti officiel dans la presse d'Allemagne ou de Russie porte à

---

(1) V. *Journal Officiel.* Discours de M. Denys Cochin, p. 17.

(2) V le récit du *Temps*, 3 janvier 1911.

en admettre le bien-fondé. M. de Kiderlen avait donc roulé M. Sassonof. Trois jours après cet article du *Temps*, un journal anglais, l'*Evening Times*, le 6 janvier 1911, publia une dépêche de Saint-Pétersbourg, qui affirmait donner le texte exact de la note de la Russie à l'Allemagne. L'indiscrétion d'un diplomate, les démarches habiles d'un journaliste permettaient enfin d'être fixé sur l'accord russo-allemand. Si le texte publié n'était pas littéralement le même que celui qui était établi par les deux Gouvernements, il en donnait bien les dispositions générales, les points essentiels.

On savait maintenant que l'entente entre la Russie et l'Allemagne ne concernait aucune question étrangère aux affaires persanes, restait strictement limitée à l'Asie et était sans conséquence sur l'orientation de la politique européenne.

D'après le texte publié par l'*Evening Times*, l'accord portait, en effet, sur les points suivants :

1° La Russie consent à la construction du Bagdadbahn, elle ne s'opposera pas à la participation des capitaux étrangers à cette entreprise, mais elle n'en fournira aucun ;

2° La Russie s'engage à raccorder les chemins de fer de Perse à la ligne de Bagdad, à Kanikin, sur la frontière persane ;

3° Le Gouvernement allemand ne construira aucune voie ferrée dans une zone autre que la ligne de Bagdad et frontière russe et Perse-nord Kanikin ;

4° L'Allemagne se désintéresse de la Perse à

condition que la Russie continue à y laisser subsister le principe de la porte ouverte.

En établisant cet accord, la Russie avait donc uniquement en vue la question persane. C'est, en effet, pour le Gouvernement de Pétersbourg, une question épineuse qu'il tenait à régler définitivement. Et d'un autre côté, l'Allemagne s'était préoccupée surtout du Chemin de fer de Bagdad, qui ne pouvait être entièrement construit sans l'assentiment russe. Cependant, l'accord n'était pas encore complet à Potsdam, les grandes lignes seulement en avaient été tracées, mais des questions secondairest restaient encore à trancher qui en retardaient la signature. L'Allemagne, notamment, désirait que la Russie spécifiât dans le texte de l'accord « le délai précis aux termes duquel elle s'engageait à raccorder les lignes persanes à l'embranchement de Khanikin. Elle alléguait à cet égard une prétendue promesse verbale que M. Sassonoff aurait faite à M. de Kiderlen au cours des premiers pourparlers. La Russie ne pouvait, bien entendu, que résister à cette exigence, qui l'eût compromise vis-à-vis des autres Gouvernements. (1)

Après Potsdam donc, les négociations russo-allemandes continuent lentement, par l'intermédiaire de l'ambassade à Saint-Pétersbourg. On annonce bientôt qu'elles sont en progrès et qu'il suffira d'un voyage de M. Kiderlen-Waechter à

(1) *Temps*, 19 août 1911.

Saint-Pétersbourg, au printemps prochain, pour leur donner une heureuse solution (1).

Le voyage en Russie du ministre des Affaires étrangères allemand n'eut pas lieu. Mais en revanche, le prince héritier d'Allemagne se rendit auprès du tzar, au mois de mai, et sa visite fut considérée, même par la presse russe, comme complétant l'entrevue de Potsdam. D'ailleurs, le bruit court que l'entente entre les deux Gouvernements est sur le point de se faire et que la signature de l'accord ne va pas tarder. Cependant, tout le printemps s'écoule, juillet se passe, il y a neuf mois que la rencontre de Potsdam a eu lieu et les pourparlers ne sont pas terminés et l'entente russo-allemande n'est pas encore réalisée. Au milieu d'août, on annonce à nouveau que la clôture des négociations approche. Le 15 août, le *Matin* assure que l'accord sera signé à brève échéance (2). Cette fois, le bruit se confirme, et le 16 août, la *Novoïe Vrémia* déclare que l'entente russo-allemande au sujet des affaires d'Asie sera signée très prochainement. L'Allemagne et la Russie se sont mises d'accord sur toutes les questions, et le journal s'empresse d'ajouter que cette entente satisfaira pleinement la France et l'Angleterre.

Ce ne sont là que des informations semi-officielles. Faut-il y attacher de l'importance et allons-nous enfin assister à la conclusion de cet accord

---

(1) *L'Eclair*, 9 mars 1911.
(2) *Le Matin*, 13 août 1911.

dont on parle depuis 10 mois ? Nous serons bientôt fixés. Une dépêche envoyée par son correspondant à Saint-Pétersbourg à la *Gazette de Voss* nous apprend , le 17 août, que le ministre des Affaires étrangères fait savoir que la conclusion de l'accord russo-allemand, concernant exclusivement les chemins de fer de la Perse, est imminent. Et en effet, le 20 août, le comte de Pourtalès, ambassadeur d'Allemagne, et M. Nératoff, suppléant du ministre des Affaires étrangères de Russie, signaient l'accord.

Ainsi donc, au moment où les rapports franco-allemands étaient excessivement tendus, à la suite de l'incident d'Agadir, le Gouvernement de Berlin obtenait de la Russie son consentement à une entente qui traînait depuis plusieurs mois. L'instant paraissait bien mal choisi par notre alliée pour conclure un accord qui attestait les bonnes relations entre la Russie et l'Allemagne. La presse germanique s'en empare et l'accueille avec joie. La *Gazette de Voss* le représente comme un succès dû à l'habileté de la diplomatie allemande, et le *Courrier de la Bourse* prétend que « le gouvernement russe se serait engagé vis-à-vis de l'Allemagne à n'intervenir en aucune manière dans l'affaire marocaine. » (1)

Nous ne devons pas prendre au sérieux la déclaration du *Courrier de la Bourse,* mais nous avons tenu à la citer pour montrer combien était regrettable la signature du traité russo-allemand pendant

(1) V. *Eclair*, 21 août 1911.

nos difficultés avec l'Allemagne. Il donnait lieu à toute sorte de suppositions, et c'était bien une victoire diplomatique de la Wilhemstrasse.

Il paraît que M. Nératoff, se rendant compte de l'effet déplorable que pourrait produire en France la signature de l'accord dans un pareil moment, hésita longtemps avant de clore les négociations. Il céda sur les instances pressantes de l'Allemagne. Le *Temps* nous apprend que le Gouvernement de Berlin aurait brusquement consenti les concessions réclamées par la Russie, et d'après ce grand quotidien, ces résolutions furent prises par la Wilhemstrasse à la suite d'une conversation entre le comte Wolf Metternich, ambassadeur d'Allemagne à Londres et sir Edward Grey, conversation dans laquelle le chef du Foreing Office prit une attitude très énergique contre l'Allemagne à propos de la question marocaine. La diplomatie de Berlin estima qu'il fallait rapidement terminer les pourparlers avec la Russie et faire quelques concessions afin de s'attirer la bienveillance du tzar (1).

Telle est brièvement exposée, la marche des négociations russo-allemandes qui ont abouti à l'accord du 20 août 1911 et dont l'entrevue de Potsdam a été le point de départ. Depuis 1907 on causait parfois entre Berlin et Pétersbourg des affaires persanes, et l'on prévoyait bien qu'il faudrait établir une entente. Celle-ci parut de plus en plus

(1) *Temps*, 13 août 1911.

nécessaire, du moins en Allemagne, après les conventions de juin 1908 dans lesquelles elle crut avoir trouvé la baguette magique qui permettrait à la Société de Bagdad de faire surgir l'argent qu'elle attendait depuis quatre ans ! En amenant avec lui ses ministres à Potsdam, le tzar fournit au Gouvernement allemand l'occasion qu'il attendait pour obtenir de la Russie son désintéressement à la question du Bagdad. M. de Kiderlen, ce vieux diplomate que Guillaume II, malgré son antipathie pour lui, avait appelé, à cause de sa supériorité et de son talent, au poste de secrétaire d'Etat à l'office des Affaires étrangères, sut, par son habileté, convaincre M. Sassonoff, ministre depuis trois mois à peine, de la nécessité d'un accord entre les deux pays, et des avantages qui pourraient en résulter ! Alléché par l'idée d'une entière liberté en Perse, estimant que la reconnaissance par l'Allemagne des prétentions russes dans la Perse septentrionale, compenserait dans une certaine mesure la défaite que la diplomatie du tzar avait subie dans l'annexion de la Bosnie-Herzégovine par l'Autriche et serait de nature à détruire la fâcheuse impression qu'en avaient ressentie les cercles politiques de Saint-Pétersbourg, M. Sassonoff s'engagea facilement sur le terrain où M. de Kiderlen voulait le conduire.

Eut-il raison ? Nous ne pourrons nous en rendre compte qu'en étudiant l'accord du 20 août en lui-même, en le disséquant en quelque sorte, pour en rechercher les avantages et les inconvénients respectifs pour chacune des deux nations.

CHAPITRE III

L'ACCORD INTERVENU

I. Différence entre le texte officiel et le texte de l'*Evening-Times*. — II. Le texte de l'accord. — III. Sa portée. — IV. Ce que la Russie a gagné dans son entente avec l'Allemagne. — V. Les engagements pris par la Russie. — VI. L'adhésion russe au Bagdad. — VII. Appréciation de cet accord.

Le 6 janvier 1911, l' *Evening Times* publiait le texte de l'accord, dont les lignes principales avaient été fixées lors de l'entrevue de Potsdam, et en annonçait la signature imminente. Ce ne fut cependant que huit mois après, le 20 août, que l'ambassadeur d'Allemagne, le comte de Pourtalès, et le suppléant du ministre des affaires étrangères russes, M. Nératoff, apposèrent leur signature sur ce traité. Mais si le journal anglais avait été mal renseigné en présentant les négociations russo-allemandes comme sur le point d'être terminées, le texte qui lui avait été communiqué par son correspondant de Saint-Pétersbourg était bien celui sur lequel les deux gouvernements étaient en train de converser. Le texte de l'accord, publié en août, ne présente, en effet, que peu de différence avec celui dont l'*Evening Times* donnait la primeur au mois

de février. Avec juste raison, le *Temps* fait observer qu'il n'y a entre les deux textes qu'une différence importante. D'après les informations publiées en février, l'Allemagne s'engageait à ne pas construire en Turquie de voies ferrées au nord de Kanikin, dans les régions comprises hors de la zone des chemins de fer de Bagdad, et s'étendant depuis la limite de cette zone jusqu'aux frontières de la Russie et de la Perse. Or, cette clause n'existe pas dans le texte officiel de l'accord. L'engagement pris par l'Allemagne en février n'est pas maintenu. Et la raison doit en être cherchée, paraît-il, dans les protestations que souleva en Turquie l'insertion d'une pareille clause dans l'accord russo-allemand. Le Gouvernement turc aurait agi près de l'ambassadeur allemand pour que cette disposition soit supprimée et que la Société de Bagdad conserve toute facilité pour la construction de voies ferrées dans le nord de la Turquie d'Asie. Désireuse avant tout de ne pas mécontenter la Turquie, avec laquelle le mois suivant elle devait signer une nouvelle convention relative au Bagdad, l'Allemagne aurait demandé au gouvernement de Saint-Pétersbourg l'abandon de cette clause (1).

Ainsi s'expliquerait la seule différence notable existant entre les deux textes, le texte officiel et celui de l'*Evening Times*. Et ce qui permet de donner une certaine créance à cette explication, c'est

(1) *Temps*, 21 août 1911.

que cette disposition, qui précisément ne figure pas dans l'accord d'août, fut celle attaquée avec le plus de violence par la presse turque, lors des révélations du journal anglais. Les Turcs, en effet, attachent au Bagdad un gros intérêt militaire. Ils y voient un moyen rapide et commode de mobilisation, une artère grâce à laquelle les troupes turques d'Asie seront, au jour du danger, en quelques heures, massées à la frontière. Or, si précisément aux abords de cette frontière aucune voie ferrée ne peut être construite, la valeur militaire du Bagdadbahn se trouve restreinte, et ce chemin de fer ne répond plus aux espérances que le Gouvernement Ottoman a mises en sa réalisation.

Ces observations faites, examinons maintenant en lui-même l'accord russo-allemand ! Sur quoi porte-t-il exactement ? Quelles sont les concessions réciproques que les deux parties contractantes se sont consenties ? Qu'ont-elles respectivement donné ? Qu'ont-elles reçu ?

Et tout d'abord, que contient l'accord du 20 août 1911 ? Le texte en est le suivant :

Partant du principe que le commerce de toutes les nations jouit de droits égaux en Perse, et considérant que la Russie possède des intérêts particuliers, tandis que l'Allemagne n'y poursuit que des buts commerciaux, les gouvernements allemand et russe se sont mis d'accord sur les points suivants :

ARTICLE PREMIER. — Le gouvernement impérial allemand déclare qu'il n'a pas l'intention de solliciter pour lui-même la construction de chemins de fer ou la concession de ser-

vices de navigation ou de télégraphie, ou de soutenir des demandes en ce sens de la part de ressortissants allemands ou étrangers, au nord d'une ligne allant de Kasrî à Chirin, en passant par Ispahan, Iezd et Khakh et atteignant la frontière Afghane au degré de latitude de Gashik

Art. II. — Le gouvernement russe, qui a l'intention d'obtenir du gouvernement persan une concession en vue de la création d'un réseau de chemins de fer dans la Perse septentrionale, s'engage de son côté, entre autres choses, à demander la concession de la construction d'un chemin de fer qui doit partir de Téhéran et aboutir à Khanikin pour relier ce réseau ferré à la frontière turco-persane et à la ligne de Sadijeh à Khanikin. Dès que ce tronçon du Chemin de fer de Bagdad sera terminé, cette concession une fois obtenue, les travaux de construction de la ligne indiquée doivent commencer au plus tard deux ans après l'achèvement du tronçon de Sadijeh à Khanikin et être terminés dans le délai de quatre ans.

Le gouvernement russe se réserve d'établir en son temps le tracé définitif de la ligne en question, mais il tiendra compte, en cette occasion, des desiderata du gouvernement allemand. Les deux gouvernements favoriseront le trafic international sur les lignes de Khanikin à Téhéran et de Khanikin à Bagdad, et éviteront toutes mesures qui pourrait l'entraver, comme la création de droits de douane transitoires ou l'application de tarifs différentiels. Si au bout d'un délai de deux ans, après l'achèvement de l'embranchement de Sadijeh à Khanikin, du chemin de fer de Koniah à Bagdad, la construction de la ligne de Khanikin à Téhéran n'est pas commencée, le gouvernement russe informera le gouvernement allemand qu'il renonce à la concession pour cette dernière ligne. Le gouvernement allemand aura dans ce cas la faculté de solliciter de son côté la concession de cette ligne.

Art III. — Vu l'importance générale qu'a la réalisation du chemin de fer de Bagdad pour le commerce international, le gouvernement russe s'engage à ne prendre aucune mesure qui pourrait entraver la construction du chemin de fer ou empêcher la participation des capitaux étrangers à cette entreprise, à supposer, naturellement,

qu'il n'en résulte pour la Russie aucun dommage pécuniaire ou économique.

ART. IV. — Le gouvernement russe se réserve le droit de confier à un autre groupe financier étranger la construction de la jonction projetée entre un réseau de chemin de fer en Perse et la ligne de Sadijeh à Kanikin.

ART. V. — Indépendamment de cela, le gouvernement russe se réserve le droit de participer aux travaux dans la forme qui lui conviendra, quel que soit le mode de construction de la ligne en question et de rentrer en possession du chemin de fer moyennant remboursement des sommes effectivement dépensées par les constructeurs.

Les hautes parties contractantes s'engagent en outre à se faire participer mutuellement à tous les privilèges de tarifs ou autres que l'une d'elles obtiendra en ce qui concerne cette ligne. Toutes les autres clauses du présent accord restent valables pour tous les cas.

Tel est l'accord intervenu entre l'Allemagne et la Russie. Il porte uniquement sur deux points : la Perse et le chemin de fer de Bagdad. L'Allemagne ne créera aucun obstacle à la pénétration russe en Perse septentrionale ; la Russie, de son côté, cessera désormais de s'opposer à la construction du Bagdadbahn. C'est là l'esprit général de l'accord, l'idée essentielle qui s'en dégage à la première lecture.

On ne saurait en méconnaître la portée. Celle-ci, cependant, offre un intérêt moins grand que celui qu'elle aurait présenté si l'accord avait été conclu en février. Deux faits nouveaux sont venus en restreindre les effets : je veux parler des Conventions turco-allemandes de mars 1911 et de la démonstration d'Agadir.

Ces conventions de mars 1911, dont nous nous

occuperons plus en détail dans le prochain chapitre, donnent le droit à l'Allemagne de poursuivre la construction du chemin de fer de Bagdad jusqu'à la capitale de la Mésopotamie. Les conventions de juin 1908 avaient autorisé la Société Impériale à poursuivre la voie ferrée jusqu'à El-Hélif, celle de mars 1911 lui permet de pousser le rail jusqu'à Bagdad.

C'était donc une nouvelle victoire que l'influence germanique venait de remporter en Orient, victoire qui consacre « la défaite définitive des éléments français et anglais dans la question des voies transasiatiques » (1). Devant ce nouveau pas, fait par l'Allemagne dans l'affaire de Bagdad, le consentement russe semble avoir moins de valeur que s'il avait été donné préalablement à ces conventions.

2° Un autre fait diminue la portée de cet accord. L'Allemagne déclare bien n'avoir en Perse aucun intérêt particulier et laisse toute liberté à la Russie ; mais quelques semaines seulement avant la conclusion de l'entente, elle avait démontré la sincérité de ses promesses. En 1909, elle promettait, d'une façon précise, de ne susciter aucun ennui à la France au sujet du Maroc, et cependant, en juillet 1911, violant la parole donnée, elle avait envoyé la « *Panther* » à Agadir. Son désintéressement de la Perse durera jusqu'au jour où, pour un motif plus ou moins frivole, pour des raisons plus ou moins cachées, elle jugera qu'il est temps d'oublier

(1) *Temps*, 21 août 1911.

l'accord conclu, et qu'il peut être profitable à sa politique de détruire l'engagement pris.

Ne nous préoccupant pas de ce qui peut arriver plus tard, et considérant l'entente russo-allemande telle qu'elle a été actuellement établie, il n'en reste pas moins évident qu'elle va simplifier la politique asiatique des deux nations qui l'ont conclue.

Certains critiques soutiennent cependant qu'on ne doit pas y attacher une grande importance et qu'elle ne justifie en rien ni l'émotion qu'elle a pu soulever, ni les récriminations qu'elle a suscitées, car elle n'a en somme rien changé à l'état actuel des choses. « En réalité, les deux contractants ne se seront rien livré », s'écriait le *Journal des Débats*, en commentant le texte publié par l'*Evening Times*, et qui est, nous l'avons dit, à peu de chose près, celui adopté définitivement en août 1911. « L'un se désintéresse de la construction du Bagdad qu'il ne pourrait plus empêcher, l'autre se désintéresse de la construction d'un transpersan, qui doit traverser une région où il a des intérêts secondaires. La construction d'un embranchement Kanikin-Téhéran, destiné à relier les deux grandes voies, est bien prise en considération, mais elle dépend de tant de circonstances que, quand sera venue l'époque d'y procéder, les inconvénients qu'elle pourra présenter auront sans doute disparu. Ainsi, au point de vue international, on est fondé à soutenir que l'accord russo-allemand sur le Bagdad n'a rien compromis » (1).

(1) *Journal des Débats*, 11 février 1911.

Nous ne sommes pas de l'avis du *Journal des Débats*, et nous ne croyons pas comme lui :

1° Que les deux contractants ne se soient rien livré ;

2° Que l'accord russo-allemand n'ait rien compromis au point de vue international.

Les explications qui vont suivre nous serviront à démontrer le bien-fondé de notre opinion. Nous allons étudier l'accord du 20 août 1911, en nous plaçant successivement au point de vue russe et au point de vue allemand.

Et d'abord examinons ce que la Russie a gagné dans cette entente avec l'Allemagne.

1° Le gouvernement de Berlin reconnaît « *les intérêts particuliers* » de la Russie dans la Perse septentrionale, et déclare n'y poursuivre, quant à lui, que des « *buts commerciaux* ». Que faut-il entendre par *intérêts particuliers* ? Les Russes considèrent que dans l'accord d'août, l'Allemas'est engagée à leur laisser une liberté d'action absolue en Perse. « La reconnaissance complète des intérêts spéciaux de la Russie, écrit le *Rossiya*, doit évidemment être interprétée comme comprenant les intérêts d'ordre politique, stratégique et économique » (1). Est-ce bien là l'interprétation que le Gouvernement de Berlin donnera à cette formule ? Son engagement implique-t-il une neutralité bienveillante pour toute action politique russe dans la Perse septentrionale ? L'entente est en-

(1) *La Rossiya*, 20 août 1911.

core trop récente pour que nous puissions émettre une opinion sur ce sujet.

Cependant, nous sommes quelque peu sceptiques, relativement à cette tolérance absolue. Déjà, dans l'accord, il est bien spécifié que l'Allemagne poursuit en Perse *des buts commerciaux* ; or, elle ne se désintéressera de la politique russe que tant que cette politique ne contrariera pas ses buts. Et d'ailleurs, l'expression est ici aussi vague que celle dont nous essayions ci-dessus de donner une définition. « Intérêts particuliers, buts commerciaux » ? Il y a encore là matière à chicanes, et, dès le lendemain de l'accord, le *Courrier de la Bourse de Berlin,* ne craignait pas d'écrire : « Le traité russo-allemand ne contient pas de surprises, mais il peut devenir un jour jusqu'à un certain point préjudiciable aux intérêts de l'Allemagne en Perse. » Et alors ? Alors il est probable que, lorsque ses intérêts souffriront de ce traité, l'Allemagne saura restreindre la portée et le sens de l'expression favorable de la Russie, tandis qu'au contraire, elle assignera à ses intérêts lésés un but commercial au nom duquel elle protestera et agira en vue de leur protection.

Par conséquence, l'absence dans l'accord de définition des « intérêts spéciaux » de la Russie en Perse, d'une part, et la reconnaissance des « buts commerciaux », d'autre part, offre des sujets à discussions futures et laisse au Gouvernement de Berlin la porte ouverte à de nouvelles réclamations.

2° Avec l'article premier de l'entente, nous arri-

vons à des points plus précis. L'accord anglo-russe du 31 août 1907 avait délimité les sphères d'influence russe et anglaise en Perse, suivant une ligne passant par Kasrî, Chirin, Ispahan, Iezd, Khakh et Ghasik. L'action russe s'exercerait au nord de cette ligne, l'action britannique au sud. L'accord russo-allemand, à son tour, trace cette limite à l'influence moscovite. Et le Gouvernement de Berlin s'engage à ne solliciter pour lui-même aucune concession de voies ferrées, de navigation ou de télégraphes, dans la région nord de la ligne Kasrî-Ghasik. Il promet, en outre, de n'appuyer aucune demande émanant soit de ses nationaux, soit d'étrangers, dans le but d'obtenir semblable concession.

Ainsi, cet article permettra à la Russie d'établir en Perse le réseau de chemins de fer dont elle rêve depuis longtemps. L'engagement pris par l'Allemagne de ne pas solliciter des concessions de voies ferrées en Perse septentrionale favorisera la réalisation du Transiranien. En 1885, l'Angleterre et la Russie avaient conclu une convention, aux termes de laquelle les deux puissances s'engageaient à ne pas établir de voies ferrées en Perse avant 15 ans. Cette convention, qui expirait le 20 mars 1900, fut d'un commun accord, prolongée de 10 années. Dans l'intervalle, il y eut un nouveau traité anglo-russe, le 31 août 1907, stipulant, dans ses articles 1 et 2, la promesse des deux puissances de ne pas rechercher pour elles-

mêmes des concessions de chemins de fer en dehors de la zone réservée à leur influence (1).

« C'était donc la porte ouverte aux projets de voies ferrées qui pouvaient se donner libre cours à partir de 1910 ».

L'adhésion de l'Allemagne à cette convention, au moment même où l'entente russo-anglaise de 1885, prolongée le 20 mars 1910, venait à expiration, faisait disparaître le seul obstacle diplomatique auquel pouvait se heurter la construction du Transiranien.

Aux yeux des Russes, c'est donc un immense avantage que leur apporte l'article premier du traité du 20 août 1911. Le consentement du Gouvernement du Shah au chemin de fer transpersan n'est pas mis en doute. Et le jour leur semble proche où les lignes du Caucase et de l'Inde se rejoindront. Ce projet grandiose comporte l'établissement d'une voie ferrée partant de Bakou, sur les bords de la mer Caspienne, passant par Recht, Kazvin, Téhéran, Kachan, Ispahan, Yezd et Kirman. A cette station, la voie se scinderait : un embranchement descendrait par Bam et Las Beyla pour aboutir à Karachi sur la mer d'Oman, tandis qu'un autre irait à travers le Belouchistan, rejoindre les Chemins de fer anglais des Indes à Meskin. Cette voie ferrée de plusieurs milliers de

(1) V. *Questions diplomatiques et coloniales*, « Le Transiranien », article de M. Sauvé, 16 avril 1911, p. 486 et 487.

kilomètres serait une concurrente dangereuse pour le Bagdad. Elle mettrait Londres-Bombay à une semaine de distance. Ce projet a été baptisé le Calais-Bombay (1).

Les Russes attachent à ce Transiranien une grande valeur économique. Ce projet grandiose leur tient à cœur, et le désintéressement de l'Allemagne fut considéré par eux comme un réel succès. Ils redoutaient, en effet, l'opposition de Berlin car « depuis l'accord anglo-russe de 1907, l'Allemagne ne perdait pas une occasion de faire sentir aux Russes et aux Anglais qu'elle s'intéressait à la Perse... Dans la Perse anglo-russe, mêmes efforts, même tracasseries des financiers et des prospecteurs allemands que dans le Maroc franco-espagnol... Il semble qu'à Potsdam le tzar et son ministre aient voulu, avant tout, mettre fin à ces menaces, protéger la Transcaucasie et la Perse contre toute invasion de rails turco-allemands » (2). Et c'est précisément cette protection que consacre l'article 1er de l'accord du 20 août !

Reconnaissance de ses intérêts spéciaux en Perse, liberté de construire un réseau de voies ferrées dans une certaine zone, voilà les avantages que l'accord russo-allemand a apportés à la Russie.

Mais en échange, le Gouvernement russe a pris

---

(1) V. *Tour du Monde*, n° 10 de 1911, « Les Chemins de fer allant aux Indes à travers la Perse et la Turquie d'Asie », p. 77.

(2) *Revue de Paris*, 1er avril 1911, Victor Bérard « Offres allemandes », p. 655.

certains engagements qui sont le prix des concessions obtenues.

1° Il s'est engagé à respecter la liberté commerciale en Perse. Dans ce pays, en effet, le Drang nach Osten a déjà lancé quelques ramifications. Des commerçants allemands, actifs et nombreux, se sont fixés dans les principales villes de l'empire du shah et y font un commerce qui s'élève à plusieurs millions.

2° C'est ici que commence l'importance des obligations contractées par la Russie. Parmi les concessions de voies ferrées qu'elle doit solliciter du gouvernement persan, l'accord d'août lui en impose une. Aux termes de l'article 2, le Gouvernement de St-Pétersbourg s'engage « *à demander la concession de la construction d'un chemin de fer qui doit partir de Téhéran et aboutir à Kanikin* ». Cette ligne de chemin de fer a pour but de réunir le Transiranien au Transmésopotamien. M. R. Recouly soutient que cette promesse russe n'a pas grande valeur. « Il s'agit là, écrit-il, remarquons-le bien, d'une *pure éventualité*. Les Russes s'engagent à relier le Bagdad à leur réseau transiranien, mais seulement lorsque celui-ci sera construit. Or, il ne le sera pas de sitôt et cet engagement-là, au fond, ne leur coûte guère » (1).

Et à l'appui de sa thèse, M. Recouly cite ces paroles d'un Russe « très au courant des affaires

(1) *Revue politique et parlementaire*. Les suites de l'entrevue de Potsdam, par Raymond Recouly, février 1911.

diplomatiques de son pays » : « Nous avons signé là aux Allemands un billet qui n'a pas de valeur ». L'auteur soutient même que cet embranchement de Kanikin sera profitable à la Russie qui, par une combinaison de tarifs, s'arrangera toujours pour dériver le tarif sur les chemins de fer persans, au détriment du Bagdad.

Mais ce n'est pas là, l'avis généralement admis et les bénéfices que la Russie peut retirer du raccordement des voies ferrées de Russie au Bagdadbahn paraissent tout à fait hypothétiques. Il semble, au contraire, que l'embranchement Sadijeh-Kanikin-Téhéran constituera une artère qu'emprunteront les commis-voyageurs allemands pour écouler leurs produits jusque dans la Perse et faire au commerce moscovite une vigoureuse concurrence. C'est la crainte qu'exprimaient dans un congrès tenu le 23 novembre 1910 à Moscou de notables industriels russes (1).

3° La conséquence logique de cette jonction des deux réseaux, le Transiranien et le Bagdad, était fatalement la renonciation par la Russie à l'opposition systématique qu'elle avait jusqu'à ce jour faite aux projets allemands d'unir le Bosphore au Golfe Persique. Elle ne pouvait pas s'engager d'une part à construire une voie ferrée jusqu'à Kanikin pour parvenir au Bagdadbahn et maintenir, d'autre part, sont veto à l'établissement de

(1) V. *Questions diplomatiques et coloniales*, « Le Transiranien », 16 avril 1911, p. 492.

ce chemin de fer. Ces deux actes auraient été contradictoires. Aussi, par l'article 3 de la convention, « *le gouvernement russe s'engage à ne prendre aucune mesure qui pourrait entraver la construction du chemin de fer ou empêcher la participation des capitaux étrangers à cette entreprise* ». Donc, deux points à considérer :

a) aucune entrave ne sera mise à la construction du Bagdad ;

b) aucun obstacle ne sera opposé à la participation des capitaux étrangers.

Et tout d'abord, la Russie renonce à son opposition relativement à l'établissement du Bagdadbahn. Elle ouvre donc aux rails allemands la route de la Mésopotamie et du Golfe. Elle, la puissance qui, jusqu'à maintenant s'était montrée le plus irréductible aux vues allemandes, qui, en 1902-1903 avait, à plusieurs reprises, par son hostilité, fait échouer divers projets d'entente, consent subitement à abandonner son intransigeance et à laisser toute facilité à la Société de Bagdad pour terminer son œuvre !

C'est que les Allemands ont su faire oublier aux Russes la valeur militaire du Bagdad, pour leur montrer uniquement ses avantages économiques. Ils ont été assez habiles pour lui enlever son caractère politique et le représenter avant tout comme une œuvre commerciale dont la réalisation aura d'heureux effets sur le commerce international. N'est-ce pas d'ailleurs écrit en toutes lettres dans le texte même de l'accord au début de l'article 3 ?

La Russie cherchait l'accès à la mer ! Elle avait espéré un moment pouvoir s'établir sur les côtes du Pacifique. Mais le désastre de Mouckden avait marqué l'effondrement de ce projet. — Les concessions que l'Allemagne avait obtenues du sultan depuis 1888 en Turquie d'Asie, les nombreuses voies ferrées qu'elle avait construites en Asie-Mineure où elle s'était solidement fixée ne laissaient plus d'espoir à une descente russe à travers l'Arménie et l'Anatolie jusqu'aux rivages de la Méditerranée. Le Golfe Persique était le seul point où elle pût, après entente avec l'Allemagne, de concert avec elle, parvenir à la mer.

Très habilement, M. de Kiderlen-Waechter sut présenter cette thèse aux Russes et leur persuader l'avantage qu'ils retireraient d'une pareille solution ! Par l'embranchement Téhéran-Kanikin-Sadijeh « les deux réseaux se fondraient en un seul, comme deux affluents forment un seul et même fleuve. Et tous deux, arrivés à Bagdad, se porteraient sur la rive droit de l'Euphrate, et, d'un élan pour ainsi dire invincible, jusqu'au Golfe Persique, jusqu'à Koweit, jusqu'à la route des Indes... La Russie atteindrait ainsi indirectement ce but si longtemps rêvé par elle, le Golfe Persique. Et l'Allemagne se serait débarrassée de cette opposition slave qui, depuis plusieurs années, contrecarrait ses desseins. » (1)

---

(1) *Revue hebdomadaire*, « L'Europe en Orient », par Gabriel Hanotaux, 10 décembre 1910, p. 157.

La combinaison allemande réussit ; le gouvernement de Pétersbourg ne pouvait plus combattre une œuvre dont il bénéficierait au point de vue économique et commercial.

b) En cessant son opposition à la construction du Bagdadbahn, la Russie devait naturellement promettre de laisser à la Société Impériale la possibilité de se procurer les fonds nécessaires à la réalisation de l'entreprise. Elle s'engageait donc à ne pas mettre obstacle à la participation des capitaux étrangers au Chemin de fer de Bagdad. L'Allemagne se souvenait que l'échec des divers projets d'entente relatifs au Bagdad en 1902-1903 était dû surtout à l'opposition russe. Elle ne voulait pas qu'aujourd'hui, comme autrefois, la mauvaise volonté de la Russie soit un obstacle qui empêche les capitaux de France ou d'Angleterre de venir alimenter les caisses de la Société Impériale. Elle a donc pris ses précautions et a exigé de la Russie la promesse écrite de tout renoncement à une opposition matérielle et pécuniaire. Le gouvernement de Berlin n'a pas demandé au gouvernement de Saint-Pétersbourg d'autoriser les capitalistes russes à prêter leurs fonds au Bagdad. L'entente aurait été peut-être difficile sur ce point. D'ailleurs, il savait pertinemment que la Russie tenait à conserver la libre disposition de ses ressources maintenant qu'elle entrevoyait la construction prochaine de son transiranien. Et, d'autre part, la situation financière de l'empire du tzar n'est pas assez brillante pour que l'on puisse espé-

rer qu'une émission de valeurs étrangères ait chance d'être couverte !

Donc, aux termes de l'article 3 de l'accord du 20 août 1911, la Russie ne participera pas elle-même au Bagdad, mais elle n'entravera pas la participation des capitaux étrangers !

3° La diplomatie allemande s'est réservé un droit éventuel dans la construction de l'embranchement Téhéran à Kanikin. « *Si dans un délai de deux ans après l'achèvement de l'embranchement de Sadijeh à Kanikin, la construction de la ligne Kanikin à Téhéran n'est pas commencée, le gouvernement russe informera le gouvernement allemand qu'il renonce à la concession pour cette dernière ligne. Le gouvernement allemand aura, dans ce cas, la faculté de solliciter, de son côté, la concession de cette ligne* » (1). Par conséquent, il y a ici une sorte de mise en demeure adressée à la Russie : Un délai de deux ans lui est imparti pour le commencement des travaux de construction de la ligne Kanikin à Téhéran et le même article au § 1er fixe, en outre, à 4 ans le délai dans lequel cette ligne devra être terminée. Plusieurs remarques ici sont nécessaires :

1° Le délai de deux ans ne court pas du jour où le rail russe aura atteint Téhéran, mais au contraire du jour où le rail allemand sera parvenu à Kanikin. Et la distinction est très importante à faire. Il est à présumer, en effet, que les Alle-

(1) Article 2 § 2.

mands seront à Kanikin bien avant que les Russes ne soient à Téhéran, et cela pour plusieurs raisons :

a) Les plans du Bagdad sont tracés et la voie ferrée, lorsqu'elle aura franchi le Taurus, ne rencontrera jusqu'à Bagdad aucun obstacle important. La Russie, au contraire, n'a pas encore obtenu la concession du gouvernement persan pour le réseau ferré qu'elle rêve d'établir dans la Perse septentrionale, et on ne peut prévoir l'époque où cette concession lui sera accordée. D'ailleurs, la distance entre Bakou, point terminus des voies ferrées russes et Téhéran est très longue ; le pays accidenté entraînera une construction lente et pénible ; il faudra traverser le Caucase, les monts Elbourz et cela exigera beaucoup de temps et beaucoup d'argent.

b) Or, pas plus que l'Allemagne pour le Bagdad, la Russie n'a chez elle de ressources suffisantes pour construire le Transiranien. Et les finances de cet empire sont déjà grevées de lourds emprunts. La France lui a fourni plusieurs milliards. Consentira-t-elle à lui prêter encore de l'argent pour une œuvre dont les résultats sont problématiques ?

c) Pour entreprendre et mener à bien une œuvre de longue haleine, comme le sera le Transiranien, il faut que dans le pays règne la sécurité, la tranquillité et la stabilité. Or, les idées révolutionnaires ne font que sommeiller en Russie ; le dernier attentat contre M. Stolypine le prouve

nettement. Des troubles graves, sinon la Révolution, sont toujours possibles dans ce pays où l'élément nihiliste ne désarme pas et montre de temps à autre, par des complots et des attentats qu'il est toujours vivant et prêt à agir. Ce n'est qu'une hypothèse sans doute, mais l'on peut se demander si, avant l'achèvement du Transiranien une période troublée n'agitera pas la Russie, retardant et compromettant la réalisation de ses projets.

Ce sont probablement ces considérations qui ont poussé la diplomatie allemande à se réserver dans l'accord du 20 août 1911 la faculté de construire la ligne Kanikin-Téhéran aux lieu et place de la Russie dans le cas où celle-ci ne serait pas à même de tenir ses engagements. L'Allemagne s'est donc en quelque sorte réservé le droit de s'immiscer dans les chemins de fer russes en Perse.

Et dès aujourd'hui il ne serait pas exagéré de prédire que le rail allemand ne s'arrêtera pas à Kanikin, mais que, devançant le rail slave, il s'élancera jusqu'à Téhéran et que le réseau ferré germanique, franchissant les frontières de la Turquie d'Asie, atteindra au cœur même de la Perse.

4° A ces avantages matériels apportés par l'accord d'août à l'Allemagne, vient s'en ajouter un autre non moins important, mais qui, celui-là, est purement moral. Cette entente, en effet, a eu pour conséquences de dissoudre le bloc franco-anglais-russe relativement au Bagdad. Contre ce

bloc l'Allemagne devait continuellement se heurter, sans espoir de le surmonter tant qu'elle n'aurait pas réduit ses prétentions et persisterait à ne pas vouloir accorder aux autres nations une large part dans l'entreprise. Et voici que maintenant le consentement russe disjoignait cette triple entente. M. de Kiderlen-Waechter avait obtenu à Potsdam un effet moral considérable. En Russie, d'ailleurs, on ne se faisait pas illusion dans certains milieux politiques sur les conséquences de l'accord. Commentant l'entrevue de Potsdam, M. Milioukow, le leader du parti Cadet, déclarait à la Tribune de la Douma : « Dans les longues négociations qui ont eu lieu au sujet de la question du Chemin de fer de Bagdad entre les puissances intéressées, on a, du côté russe sacrifié les alliés de la Russie ; la France et l'Angleterre ont été placées dans une situation pénible et se sont senties blessées » (1). C'était bien une réelle victoire que M. de Kiderlen avait remportée à Potsdam.

Nous estimons donc que c'est l'Allemagne qui retirera de cette entente avec la Russie les plus grands avantages. M. Robert de Caix prétend bien que la Russie n'a pas donné grand'chose à l'Allemagne : « En somme, écrit-il, la Russie n'a pas pu donner à la Compagnie ottomane en droit et allemande en fait, qui construit le Bagdadbahn.

(1) *L'Humanité*, 17 mars 1911.

une concession obtenue de la Turquie dès 1903... Il ne dépendait pas non plus des conversations de Potsdam de donner ou de refuser à la Compagnie des ressources lui permettant de gager des emprunts pour « *lever* » les fonds nécessaires à la construction de la voie ferrée... Bien avant l'entrevue de Potsdam, les Allemands étaient nantis de la concession entière du Chemin de fer dit de Bagdad et ils se trouvaient assurés de garanties financières suffisantes pour gager les futurs emprunts... La question qui se posait pour les concessionnaires était seulement celle de l'émission des dits emprunts et elle continue à se poser exactement pour eux après comme avant l'entrevue de Potsdam. » (1) Mais M. R. de Caix ne tient pas compte des conséquences de ce consentement russe. Si l'accord d'août n'apporte pas à l'Allemagne les capitaux dont elle a besoin, il lui donne l'espoir de se les procurer à brève échéance. Puisque le bloc des trois puissances hostiles au Bagdad est dissous, il sera peut-être plus facile de s'ouvrir les marchés de Paris et de Londres. Et en outre, n'est-il pas préférable, à tous les points de vue, que le Chemin de fer de Bagdad se construise librement, que la Société Impériale puisse poursuivre son œuvre sans être exposée à chaque instant à des obstacles, à des difficultés que n'aurait pas manqué de susciter le Gouvernement de Saint-Péters-

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, La Question du Bagdad après Potsdam », 1er mars 1911, p. 270-271.

bourg, s'il avait persisté dans son opposition systématique ?

Et allons plus loin. Admettons même, comme M. Robert de Caix, que l'accord survenu après Potsdam n'ait rien changé au point de vue matériel et financier du Bagdadbahn. Il n'en reste pas moins établi que cet accord a encore une portée immense : c'est une victoire morale que la diplomatie allemande a remportée. Qu'a-t-elle abandonné à sa contractante ? La liberté politique en Perse septentrionale ! La principale intéressée, l'Angleterre, l'avait déjà consentie à la Russie lors de l'accord du 31 août 1907, et cette concession ne lésait d'ailleurs aucun intérêt allemand, puisque la liberté commerciale serait respectée dans l'empire Perse. Il n'y avait là, de la part de l'Allemagne, aucun sacrifice : c'était simplement la promesse de ne plus mettre d'obstacles à l'action russe, c'était l'engagement pris par elle que ses financiers et ses prospecteurs ne continueraient plus, dans la Perse anglo-russe, les tracasseries répétées et nombreuses qu'ils avaient inaugurées dans le Maroc franco-espagnol.

La faculté de construire un embranchement Téhéran-Kanikin pour relier le Transiranien au Transmésopotamien ! Mais, nous l'avons vu, certaines sphères russes très compétentes, au lieu de se réjouir de cette voie nouvelle, en redoutent les conséquences, et la *Novoïe Vrémia,* se faisant l'écho du Congrès industriel tenu le 23 novembre 1910 à Moscou, écrivait, lors de la signature défi-

nitive de l'accord, au mois d'août dernier : « La ligne Téhéran à Kanikin serait une sentence de mort pour les industriels de Moscou. »

Ce n'est donc pas la Russie qui paraît devoir retirer de l'accord russo-allemand les plus grands bénéfices. En commentant le texte publié par l'*Evening Times,* M. R. Recouly affirmait dès le début que « les Allemands semblaient avoir roulé les Russes » (1) et que la Russie avait fait « un marché de dupes ». L'article que le docteur Schiemann publiait dans la *Neue Freie Pressen,* le 21 janvier 1911, démontre suffisamment le bien-fondé de l'opinion de M. Recouly : « En ce qui concerne l'Orient proche, l'entente créée par une confiance réciproque entre la Russie et l'Allemagne signifie un renforcement encore plus durable du statu quo et une sorte d'assurance contre les surprises politiques venant de l'extérieur. Cette entente n'est pas cependant un abandon de la Perse ». Et M. Christian Patrimonio, auquel nous empruntons cette citation du journal étranger, ajoute : « A lire ces lignes, on serait tenté de croire que la Russie a été bien imprudente en introduisant officiellement l'Allemagne dans la question persane. » (2)

Imprudence ou naïveté, manque de clairvoyance

---

(1) *Revue politique et parlementaire*, article cité, numéro de février 1911.

(2) *Correspondant*, « L'entrevue de Postdam et les alliances », 25 mars 1911, p. 1204.

ou fausseté d'appréciation, la Russie n'a pas compris l'importance qu'avait son consentement au Bagdad allemand et n'a pas su le faire payer à sa juste valeur ! Pour conclure un accord semblable, qui ne devait pas lui apporter des avantages plus réels, plus palpables, en quelque sorte, que ceux obtenus, elle avait toujours le temps, et nous ne regrettons pas, comme le *Journal des Débats*, qu'elle n'ait pas donné son approbation plus tôt, que, « mieux inspirée, elle n'ait pas compris dès le début de l'affaire, que le Bagdad était destiné fatalement à être construit et qu'il était infiniment préférable de s'intéresser, de participer à son exécution que d'essayer de se mettre en travers. » (1) Aux termes de l'accord, d'ailleurs, la Russie ne participe en rien au Bagdad, n'a aucune part, ni dans la direction, ni dans l'exécution ; par l'accord d'août, elle ne s'est pas intéressée à l'œuvre allemande, au contraire, elle s'en est « désintéressée ». Mais nous estimons néanmoins que ce désintéressement a été promis maladroitement. Compact, le bloc franco-anglo-russe aurait été une force avec laquelle l'Allemagne aurait dû compter, vis-à-vis de laquelle elle se serait montrée peut-être plus conciliante, plus plarge, plus disposée à donner aux nations étrangères une part rémunératrice et honorable dans le Bagdad. Dissous, ce bloc ne représente plus que des nations isolées, avec lesquelles elle discutera séparément ; sa poli-

(1) *Journal des Débats*, 25 février 1911.

tique sera plus ferme, ses prétentions plus excessives, l'entente plus difficile, le caractère germanique du Chemin de fer de Bagdad plus assuré et plus certain !

En résumé donc, un des premiers effets de l'entrevue de Potsdam et de l'accord qui en est résulté aura été de remettre de nouveau à l'ordre du jour la question du Bagdadbahn. Après Potsdam, le problème se pose encore, mais sous un aspect différent : les données en sont changées, un point est déjà acquis, la solution est en partie trouvée ; deux points cependant restent toujours à élucider : quelles vont être les conséquences de cet accord sur les puissances qui, adoptant la politique suivie jusqu'à maintenant par la Russie, se sont montrées hostiles au Bagdad ? Quels seront les effets de l'entrevue russo-allemande sur l'attitude de la France et de l'Angleterre dans cette question ?

CHAPITRE IV

LES CONSÉQUENCES INTERNATIONALES DE L'ENTREVUE

Section I. — *La Turquie et l'accord russo-allemand.* — I. L'accord allemand fut mal interprété en Turquie. — II. Le rôle de l'ambassadeur allemand. — III. Les conventions turco-allemandes de mars 1911. — IV. Portée de ces conventions.

Section II. — *L'entrevue de Potsdam et l'Angleterre. — Les négociations anglo-turques.* — I. L'accord russo-allemand jugé par la presse britanique. — II. Les pourparlers anglo-turcs. — III. Les déclarations de Sir Edward Grey. — IV. Les prétentions anglaises et l'arrêt des pourparlers.

Section III. — *Les conséquences de l'entrevue de Potsdam sur la politique française dans la question du Baghdad.* — I. Emotion soulevée en France par l'accord russo-allemand. — II. L'attitude de la France dans l'avenir. — III. La France ne doit pas céder aux demandes de l'Allemagne sans obtenir une large participation. — Conclusion.

Rarement une rencontre entre deux souverains provoqua une émotion aussi considérable ! Avant même que l'*Evening Times* eût publié le texte de l'accord intervenu, on savait déjà que cette visite du tzar à Guillaume II n'avait pas seulement un caractère amical, que ce n'était pas une pure visite de courtoisie, mais qu'à Potsdam on avait parlé politique, et que dans les conversations entre M. Sassonof et M. de Kiderlen-Waechter, il avait été

traité des questions internationales. D'ailleurs, après l'entrevue, les pourparlers continuaient, confirmant ainsi l'impression d'un accord imminent entre la Russie et l'Allemagne. Les révélations du journal anglais ne calmèrent pas l'inquiétude et soulevèrent de vifs commentaires dans la presse et les milieux politiques anglais et français. L'accord russo-allemand concernait uniquement la Turquie d'Asie et la Perse, mais il s'occupait du Chemin de fer de Bagdad, qui intéressait particulièrement la France et l'Angleterre, cette voie ferrée devant servir à propager l'influence allemande en Asie-Mineure et Mésopotamie. En présence de cet accord, quelle ligne de conduite devaient adopter les gouvernements de Paris et de Londres ? Devaient-ils continuer leur politique d'opposition, ou, plus conciliants, seraient-ils disposés à s'entendre avec l'Allemagne et à régler définitivement la question du Bagdad ? Le problème se posait plus impérieux que jamais, maintenant que le consentement russe laissait au Gouvernement de Berlin les mains libres en Asie !

Mais cet accord, qui avait rapproché la Russie et l'Allemagne, faillit brouiller l'Allemagne et la Turquie, ou tout au moins refroidir singulièrement la cordialité de leurs relations.

Avant donc d'étudier les conséquences de l'entrevue de Potsdam et de l'entente qui en est résultée vis-à-vis de la France et de l'Angleterre, il nous faut examiner quelle fut sa répercussion en Turquie.

Section Première

LA TURQUIE ET L'ACCORD RUSSO-ALLEMAND

Lorsque l'on apprit, à Constantinople, que les Gouvernements de Berlin et de Saint-Pétersbourg allaient conclure un accord relatif au Chemin de fer de Bagdad, le mécontentement fut grand dans la capitale ottomane contre l'*Ami*, qui avait traité de questions intéressant la Turquie sans prendre l'avis du sultan et de son Gouvernement. L'irritation fut d'autant plus vive, qu'aux termes de l'article 3 du texte révélé par l'*Evening Times*, l'Allemagne s'engageait à « *ne pas construire de lignes de chemin de fer dans un zone autre que la ligne de Bagdad et frontière russe, et Perse nord-Kanikin et à ne pas prêter son appui matériel ou diplomatique à des entreprises semblables dans cette zone* ». La convention russo-allemande détruisait donc les rêves turcs de réunir la frontière d'Arménie au réseau de Bagdad par une voie ferrée, qui permettrait une prompte concentration militaire sur la frontière en cas de guerre avec la Russie. Pour obtenir l'adhésion russe au Chemin de fer de Bagdad, l'Allemagne n'avait donc pas hésité à sacrifier les intérêts de la nation ottomane, à enlever au Bagdad son caractère d'instrument de défense nationale que les Turcs avaient surtout pris en considération lors de la concession de 1902 !

A peine cette irritation avait-elle pris naissance à Constantinople, que l'ambassadeur allemand, le

baron Marschall, s'efforça très habilement de la calmer. Le 10 janvier 1911, l'officieux *Tanin* publiait un article, inspiré, croit-on, par l'ambassade allemande, et dans lequel il affirmait que « l'entente conclue à Potsdam entre l'Allemagne et la Russie ne contenait aucune clause contraire aux intérêts de la Turquie, que le baron Marschall von Bieberstein avait donné au grand-vizir les explications et les assurances nécessaires ». Les déclarations du *Tanin* ne parvinrent cependant pas à dissiper la mauvaise humeur turque, et le 14 janvier, une dépêche du correspondant du *Temps*, à Constantinople, à ce journal nous apprenait que « le mécontentement contre la politique russo-allemande se manifestait d'une manière virulente dans les milieux officiels » ; que « l'accord de Potsdam est considéré comme un échec pour le cabinet ottoman » et que « tous ceux qui, récemment, demandaient l'intervention de Guillaume II dans les affaires persanes, comme protecteur des Musulmans, accusent aujourd'hui l'Allemagne de trahison .» (1) Et le correspondant du *Temps* annonçait que des interpellations se produiraient à la Chambre turque. Elles eurent lieu, en effet, le mois suivant, lors de la discussion du budget.

Le chef des libéraux modérés, Ismaïl-Kemal-Bey, attaqua vigoureusement la convention relative au Chemin de fer de Bagdad, comme préjudiciable à la Turquie dans les conditions actuelles

(1) *Temps*, 15 février 1911.

et demandait que le Gouvernement turc n'autorise pas le prolongement de la ligne de Bagdad au delà d'El-Hélif. Plus catégorique encore, Basri-Bey soutint devant la Chambre « qu'il n'y avait qu'un moyen de s'opposer aux ambitions que l'Allemagne poursuit en Anatolie : c'est de se rapprocher résolument de la France et de l'Angleterre. » (1) Mais le grand-vizir répondit aux attaques d'Ismaïl-Kemal-Bey en exposant les avantages du Chemin de fer de Bagdad pour la Turquie. Il reconnut, en outre, qu'il était impossible de s'opposer à la marche en avant du rail allemand, car la convention avec la Deutsche Bank existait déjà jusqu'à Bagdad, et que le Gouvernement ottoman, respectueux des engagements pris avec les puissances étrangères, ne pouvait manquer à la parole donnée.

D'ailleurs, au moment où le grand-vizir faisait ces déclarations, les ministres turcs étaient déjà conquis à l'entente russo-allemande ! Le Gouvernement de Berlin avait promis de supprimer du texte de l'accord la clause relative à l'engagement pris par l'Allemagne de ne pas construire en Turquie de lignes de chemins de fer dans la région située entre le Bagdadbahn et les frontières de Russie et de Perse au Nord de Kanikin. Cette promesse avait déjà restreint l'irritation turque ; l'habileté de M. de Bieberstein acheva de la faire totalement disparaître. Ce diplomate, qui avait déjà

(1) V. *Grande Revue*. Politique extérieure, Maurice Pernot, 10 mai 1911, p. 186.

rendu à son pays, depuis qu'il était à la tête de l'ambassade à Constantinople, de signalés services, qui avait su reconquérir à l'Allemagne auprès du Gouvernement Jeune-Turc la place prépondérante qu'elle occupait sous l'ancien régime, qui avait négocié les conventions de 1908, après avoir obtenu celles de 1902, ce diplomate mena triomphalement à bien la tâche délicate de persuader aux Turcs que l'entente germano-russe favoriserait leurs intérêts, et qu'en construisant le Chemin de fer de Bagdad, après l'accord comme avant, l'Allemagne servirait toujours les vues de la Turquie.

Suprême habileté ! M. de Bieberstein ne se contenta pas d'apaiser les inquiétudes turques. Il s'efforça de convaincre la Porte des avantages qu'elle aurait à engager des négociations avec la France et l'Angleterre pour la réalisation définitive du Bagdadbahn ! Si la Turquie entrait directement en conversation avec ces deux puissances, l'entente serait peut-être plus facile que si l'Allemagne prenait elle-même l'initiative des pourparlers ! Il s'agissait d'obtenir : de la France, son argent, de l'Angleterre, l'autorisation de pousser le rail jusqu'au Golfe Persique. La Turquie ferait tous les frais de l'accord et l'Allemagne en retirerait les avantages !

Et à l'appui de la thèse qu'il soutenait auprès des Turcs, l'ambassadeur allemand présentait des arguments à la fois persuasifs et alléchants : « Au bout de l'entente avec la France, il leur montra la réconciliation avec les financiers, avec la Bourse

de Paris, les emprunts turcs par centaines de millions et par milliards, introduits et placés chez nous, l'or français drainé vers Stamboul pour alimenter la caisse des dépenses militaires... Au bout de leur entente avec l'Angleterre, M. de Marschall montre aux Turcs l'abandon de Koweit par les Anglais, le rétablissement de la souveraineté ottomane sur cette principauté de Monaco, qu'un cheikh bédouin s'est créé sous la protection de la flotte anglaise. » (1)

Les intrigues allemandes furent couronnées par un triple succès :

1° Les relations avec les Gouvernements de Berlin et de Constantinople ne furent nullement altérées par l'accord russo-allemand ;

2° Des pourparlers s'engagèrent entre la Turquie et l'Angleterre d'une part, relatifs au Chemin de fer de Bagdad, entre la Turquie et la France, d'autre part, au sujet de la construction des voies ferrées en Macédoine ;

3° De nouvelles conventions étaient signées le 19 mars 1911 entre la Société allemande du Bagdad et le Gouvernement ottoman.

Comme pour bien montrer à l'Allemagne qu'elle ne lui gardait pas rancune de son entente avec la Rusie et qu'elle était toujours disposée à accueillir ses demandes avec la même faveur, la Porte autorisait, et c'est là la première de ces Conven-

---

(1) *Revue de Paris*, 1er avril 1911. Offres allemandes, par Victor Bérard, p. 664 665.

tions de mars, la construction de trois nouvelles sections du Bagdadbahn, d'El-Hélif à Mossoul (200 kilomètres), de Mossoul à Tékrit (200 kilomètres), de Tékrit à Bagdad (200 kilomètres) !

Ces 600 kilomètres sont la partie de la ligne la plus facile à construire. Dans cette région, il n'y a aucun massif montagneux, aucun terrain mouvant, retardant et compliquant l'exécution des travaux ! Aussi, la Société Impériale a-t-elle pris dans cette Convention l'engagement d'avoir terminé la construction de ces 600 kilomètres dans un délai de 5 années : elle se propose d'établir des chantiers sur plusieurs points et de pousser le plus rapidement possible le rail jusqu'à Bagdad !

Mais comment va-t-on se procurer les capitaux exigés par la construction de ces dernières sections ? Ici encore, on aura recours au système d'emprunts. Trois emprunts, d'une valeur nominale de 54 millions de francs chacun, seront émis au fur et à mesure de la construction de chaque section ! Et sur quels revenus seront-ils gagés ? La Société Impériale renonce à tous droits sur les recettes que pourrait procurer une augmentation projetée de 4 0/0 des droits de douane. La garantie kilométrique sera fournie : 1° par l'excédent de recettes de la Dette publique ; 2° par l'excédent de dîmes affectées au réseau d'Anatolie.

Cette Convention dévoile bien la ruse et l'habileté allemandes. En renonçant à réclamer l'augmentation des droits de douane pour la garantie d'intérêts du Chemin de fer de Bagdad, l'Allemagne

paraît faire une concession, mais celle-ci est superficielle, apparente. La Compagnie de Bagdad a besoin d'argent pour poursuivre la construction de la voie ferrée. Et la condition essentielle pour que les capitalistes prêtent leur argent, est de leur offrir des revenus sérieux affectés au paiement des intérêts. Peu leur importe la provenance de ces revenus. Douanes, dette publique ou dîmes, cela lès laisse indifférents, pourvu qu'ils aient dès à présent la certitude de toucher au jour de l'échéance les coupons de leurs titres. La renonciation de l'Allemagne à l'élévation du tarif douanier ne compromettait donc en rien l'avenir du Chemin de fer de Bagdad, ne devait lui occasionner aucun préjudice. Et d'un autre côté, cette concession aurait pour effet de mettre l'Angleterre dans une situation délicate, puisque la principale objection faite par le Gouvernement britannique à cet accroissement des droits de douane, c'est que les excédents ainsi obtenus devaient être uniquement affectés au Bagdad (1).

2° La deuxième Convention intervenue entre le Gouvernement turc et la Société de Bagdad, confirmée également par l'iradé impérial du 19 mars 1911, marque un nouveau progrès de l'Allemagne en Asie-Mineure. Aux termes même de l'article 12 de l'iradé de 1903, la Porte s'engageait à concéder à la Société Impériale tout embranchement devant

(1) *Revue politique et parlementaire*. Le Chemin de fer de Bagdad, par Raymond Recouly, 10 avril 1911.

aboutir à la Méditerranée entre le port de Mersina et celui de Tripoli de Syrie ! Cet engagement a été réalisé par la deuxième Convention de mars dernier ! En effet, la Compagnie de Bagdad obtient le droit de construire et d'exploiter un embranchement allant d'Osmanieh à Alexandrette. Cette voie ferrée, qui n'aura que 70 kilomètres de long, est destinée à déverser vers la mer tout le trafic de Perse et de Mésopotamie. Elle prendra rapidement une importance considérable, sur laquelle les Allemands ne se sont nullement mépris, à tel point qu'ils consentent à n'exiger pour l'établissement de cette ligne aucune garantie kilométrique, cependant prévue par l'article 12 de l'iradé de 1903. Bien plus, ils réservent à la Turquie une certaine part dans les bénéfices obtenus sur cette ligne.

Ils ont d'ailleurs pris leurs précautions pour que le Gouvernement turc ne puisse déposséder la Compagnie concessionnaire, soit pour s'emparer lui-même de cet embranchement, soit pour le rétrocéder à une Société étrangère qui aurait réussi, par ses intrigues ou ses offres, à détrôner l'influence allemande ! Et ils ont stipulé dans la convention que la Turquie ne pourrait racheter la ligne Osmanieh-Alexandrette sans racheter également la section Boulgourlou-El-Hélif. De cette obligation, il résulte :

1° Que le Gouvernement turc ne peut procéder au rachat de la ligne Osmanieh-Alexandrette que dans 30 ans, puisque aux termes de l'article 19

de l'iradé 1902, la Porte ne peut exercer son droit de rachat sur la ligne de Bagdad que 30 ans après la concession.

2° De Boulgourlou à El-Hélif, il y a 840 kilomètres ; or, cette partie de la voie ferrée comporte la traversée du Taurus, c'est par conséquent celle qui coûtera le plus à construire, qui exigera des capitaux considérables, que le Gouvernement turc ne pourra de sitôt avoir à sa disposition pour opérer le rachat de ces sections ! Conséquence : il ne pourra non plus reprendre à la Société Impériale du Bagdad l'embranchement du golfe d'Alexandrette.

3° Enfin dans une troisième et dernière Convention, la Porte donne à la Compagnie de Bagdad la concession du port d'Alexandrette sans garantie.

Ainsi, le terminus de l'embranchement Osmanieh-Alexandrette sera aux mains des Allemands, comme y était déjà le point de départ de la ligne principale du Bagdadbahn, Haïdar-Pacha, sur le Bosphore.

On ne saurait méconnaître la portée de ces trois conventions de mars 1911. Elles se produisent quelques mois à peine après l'entrevue de Potsdam, qui marque l'acceptation du Bagdad par la Russie. Elles signifient donc que l'Allemagne est décidée à poursuivre sérieusement et avec un regain d'activité la réalisation de cette grande pensée d'unir le Bosphore au Golfe, pensée qui a traversé tout le règne de Guillaume II.

Une entente avec la Russie est conclue ; librement, la locomotive allemande peut filer vers Bag-

dad ; mais là, l'Angleterre se dresse : il faut stopper ! On ne peut rester en désaccord avec le Gouvernement britannique, une entente s'impose. L'œuvre ne serait pas achevée si le rail ne pouvait s'avancer plus loin ; il est nécessaire que la voie lui soit ouverte et qu'après un court arrêt dans la cité d'Aroun-al-Raschid, la locomotive reprenne sa marche rapide jusqu'aux rivages du golfe Persique.

Et pour bien manifester son désir de conciliation, le Gouvernement de Berlin, fit annoncer, au moment de la signature de ces conventions de mars, par la plume de M. Huguenin, directeur de la Compagnie, dans une déclaration remise au grand-vizir, que la Société du Bagdad renonçait à la concession de la section de la ligne Bagdad-Bassorah ! Cette déclaration avait évidemment pour but de faciliter les négociations anglo-turques. En paraissant faire une concession à l'Angleterre, on adoucirait peut-être la rigueur britannique et on augmenterait les chances d'un accord.

Cependant, la renonciation allemande n'est pas absolue ; elle impose à la Turquie de construire elle-même la section Bagdad-Bassorah ou, si elle la concède à une nouvelle Société, de réserver à l'Allemagne une part égale à celle de toute autre puissance ; seule, la Turquie pourra obtenir dans cette nouvelle Société une part plus importante que les autres.

La concession faite par le Gouvernement allemand était-elle de nature à hâter la conclusion d'une entente anglo-turque. C'est ce que

nous essayerons de démontrer, en examinant quelle fut l'impression que produisit en Angleterre l'entrevue de Potsdam et quelle fut depuis lors la politique anglaise relativement au Chemin de fer de Bagdad.

Section II

L'ENTREVUE DE POTSDAM ET L'ANGLETERRE. — LES NÉGOCIATIONS ANGLO-TURQUES

Devant l'enthousiasme débordant de la presse germanique au lendemain de l'entrevue de Potsdam, les journaux anglais manifestèrent, comme d'ailleurs en France, une certaine inquiétude ! En Allemagne, on annonçait bruyamment que la Russie allait inaugurer une politique extérieure nouvelle et que la Triple-Entente ne se dresserait plus sur une base aussi solide.

Si l'article du *Novoïe Vrémia*, affirmant que la Russie entendait toujours conserver ses amitiés et ses alliances, si la révélation par l'*Evening Times* du texte de l'accord rassurèrent quelque peu l'opinion publique de France et d'Angleterre, le pessimisme ne disparut cependant pas complètement. La politique européenne de la Triple-Entente n'avait subi à Potsdam aucune modification, mais il n'en était pas de même de la politique asiatique. Un des liens de l'entente entre la France, l'Angleterre et la Russie avait été que toutes trois sentaient leur influence et leurs intérêts menacés en Asie par une puissance, dernière venue, mais qui déjà avait su se tailler une place prépondérante et qui rêvait d'agrandir sans cesse, au détriment des autres

nations, la « *Platz an der Sonne* » qu'elle avait acquise ! Le Chemin de fer de Bagdad, instrument puissant et merveilleux de pénétration germanique en Turquie d'Asie, était l'ennemi contre lequel, depuis 1903, les cabinets de Londres, de Paris et de Pétersbourg s'étaient parfaitement unis.

L'adhésion de la Russie à l'entreprise allemande changeait la situation. Sans doute, le consentement russe n'engageait en rien la France et l'Angleterre qui, toutes deux, conservaient leur entière liberté d'action. Mais une brèche était faite, la cohésion n'existait plus, puisque des trois alliés de la veille, un venait d'abandonner la lutte et de traiter pacifiquement.

Les journaux anglais dégagèrent bien vite la conséquence de cette nouvelle politique de la Russie. « L'accord russo-allemand, écrivait le *Daily Télégraphic,* le 10 janvier 1911, nuit à la solidité de la Triple-Entente en ce qui concerne la question importante du Chemin de fer de Bagdad qui, pendant 10 ans, fut opposée à l'Allemagne par la Russie, la France et l'Angleterre ; cet accord menace les intérêts anglais et peut-être les intérêts français. »

Donc, l'accord russo-allemand fut mal accueilli en Angleterre, tout au moins par la presse et l'opinion publique. Quelle allait être l'attitude du Gouvernement anglais dans cette question du Chemin de fer de Bagdad, qui maintenant se trouvait posée avec plus d'acuité que jamais ?

Dès le 3 février, une dépêche de Constantinople au *Petit Parisien* nous apprend que la Porte a

avisé l'ambassade britannique à Constantinople de son intention d'entamer des pourparlers avec elle au sujet de la prolongation du Chemin de fer de Bagdad vers le Golfe Persique (1).

Que va répondre l'Angleterre ? L'annonce du désir de la Porte d'engager des négociations avec Londres est favorablement accueillie par la presse anglaise. Le *Times* se félicite de la décision du Gouvernement turc. Et il estime que si l'accord s'établit entre la Turquie et l'Angleterre au sujet de la Mésopotamie et du Golfe Persique, le problème politique du Chemin de fer de Bagdad se trouvera matériellement simplifié (2). C'est là l'opinion du plus grand quotidien anglais ; mais quelle est celle des milieux gouvernementaux ? Le même jour, 11 février, un communiqué officiel annonce que : « Le Gouvernement britannique ayant appris que la Porte soumettrait certaines propositions relatives au Chemin de fer de Bagdad, a fait savoir qu'il les examinerait amicalement. On ignore encore en quoi consisteront ces propositions. On les attend. » (3)

Donc, un des premiers effets de l'entrevue de Potsdam aura été de donner indirectement naissance à des conversations anglo-turques, relativement au Chemin de fer de Bagdad.

Et sur quelles bases ces négociations vont-elles

---

(1) *Petit Parisien*, 4 février 1911.
(2) *Times*, 11 février 1911.
(3) V. *Eclair*, 12 février 1911.

s'engager ? Dès le début, le problème semble nettement posé. Jusqu'à Bagdad, le chemin de fer restera allemand, et les pourparlers entre la Turquie et l'Angleterre ne pourront s'engager qu'au sujet du dernier tronçon de la ligne Bagdad-Golfe Persique. C'est du moins l'opinion admise en Allemagne. En effet, dans sa Revue de la semaine, la *Gazette de l'Allemagne du Nord,* commentant les articles de la presse étrangère sur les négociations anglo-turques, s'exprime ainsi : « Ces commentaires sont issus de principes faux. Ils ne tiennent pas suffisamment compte du fait que la construction de la ligne jsqu'à Bagdad a été réglé définitivement entre la Turquie et la Compagnie du Chemin de fer de Bagdad. Il ne peut donc s'agir que du tronçon Bagdad-Golfe Persique, et encore ce tronçon serait situé tout entier en territoire turc. Il est également compris dans la concession de la Compagnie allemande. La Turquie ou la Compagnie ne peuvent donc pas négocier à part avec un tiers au sujet de la construction de cette ligne. Si l'Angleterre a des desiderata particuliers, c'est à elle de les formuler, c'est à elle d'en faire part aux parties contractantes ; elle peut être sûre que ces desiderata seront examinés dans un esprit amical. » (1) Par conséquent, l'Allemagne n'était nullement disposée à accueillir favorablement la thèse que soutenait certaine presse britannique, à savoir : que la construction et l'exploitation du

(1) *Gazette de L'Allemagne du Nord*, 5 mars 1911.

Chemin de fer de Bagdad dans son entier ne devait pas appartenir à une Société allemande, mais devait, au contraire, être confiées à la Turquie sous le contrôle international (1).

Cette opinion de certains milieux anglais n'était cependant pas celle du cabinet de Londres. Dans la séance du 7 mars, sir Edward Grey s'expliqua catégoriquement sur la question du Bagdad ! Et il semble que dans son discours il ait voulu répondre à l'article de la *Gazette de l'Allemagne du Nord* qui avait paru l'avant-veille, et qui déclarait que depuis le Bosphore jusqu'au Golfe Persique, le Chemin de fer de Bagdad était complètement situé en territoire turc. « Le Bagdad, disait, en effet, sir Edward Grey, est une entreprise allemande en territoire ottoman, c'est entendu ; mais s'il se prolonge hors de ce territoire, la situation diplomatique change du tout au tout ». Or, quand donc le Bagdad est-il considéré comme dépassant les limites de la frontière turque ? C'est lorsque, quittant la capitale de Mésopotamie, il s'avance vers Bassorah et le Golfe. L'Angleterre considère, en effet, cette région comme soumise à son influence. Le cheik de Koweit qu'elle a, en 1906, secondé dans sa lutte contre la Turquie, est en quelque sorte son vassal, son agent propagateur de la domination britannique dans la basse Mésopotamie. Dans cette région, l'Allemagne devait

(1) V. *Le Globe* du 17 janvier 1911.

donc se heurter à un adversaire redoutable qui, certainement, ne se laisserait pas enlever les positions déjà acquises. L'influence anglaise est solidement établie dans la région des Fleuves, de Koweit à Bassorah. En mai 1910, l'*Euphrate and Tigris Steam Navigation and C°*, qui détenait le monopole de la navigation à vapeur sur ces deux fleuves, a obtenu le renouvellement de son privilège pour une durée de 75 ans, tandis que deux années auparavant, en 1908, un Anglais, l'ingénieur William Willcooks avait été chargé de diriger en Mésopotamie des travaux d'irrigation destinés à fertiliser 2.500.000 hectares, terres incultes, mais qui, sous l'action bienfaisante de l'eau, deviendraient d'une productivité prodigieuse.

Ces raisons économiques ne sont pas les seules qui font que les Anglais ne reculeront pas devant la poussée allemande ! Leur présence en Mésopotamie leur apparaît comme indispensable pour la conservation de leur souveraineté dans les Indes : « Le jour où une grande puissance européenne aurait détruit le prestige de l'Angleterre dans la Mésopotamie, le jour surtout où les Turcs, soutenus par les Allemands, feraient leur apparition dans un des ports du Golfe Persique, ce jour-là, le mouvement nationaliste hindou se compliquerait, peut-être, d'une agitation panislamique dont le Gouvernement de l'Inde pourrait être fort embarrassé.

On comprend dès lors l'insistance avec laquelle

l'Angleterre revendique ses droits sur le dernier tronçon du Bagdad » (1).

Le 8 mars, le lendemain du discours de sir Edward Grey, les journaux anglais publient la note suivante : « On apprend que des pourparlers anglo-turcs, au sujet de la ligne Bagdad-Golfe Persique, viennent enfin de donner naissance à des négociations précises.

» Le Gouvernement turc a fait remettre au Foreing-Office, il y a trois ou quatre jours, ce projet d'arrangement, qu'il annonçait depuis deux mois. Les termes exacts de cette proposition ne sont pas encore connus. Il est néanmoins permis de conjecturer que la Compagnie allemande de Bagdad a consenti à ne garder qu'une faible part dans l'entreprise Bagdad-Golfe Persique, et qu'en échange de cette concession, elle obtiendra le raccordement de la ligne au port d'Alexandrette. » (2)

Ces pronostics étaient bien exacts. Quelques jours après, en effet, de nouvelles conventions étaient signées entre la Turquie et la Compagnie de Bagdad, et celle-ci renonçait, sous certaines réserves, à ses droits particuliers sur le dernier tronçon du Bagdad. Et dès lors, les négociations entre Londres et Constantinople vont s'engager sur les bases suivantes : jusqu'à Bagdad, l'exé-

---

(1) *Tour du Monde*, n° 23, du 10 juin 1911. Pourquoi l'Angleterre tient au tronçon Bagdad-Golfe Persique, p. 180.

(2) *Eclair* du 9 mars 1911.

cution et la direction de l'entreprise appartiendraient à l'Allemagne, ainsi que cela a été établi par l'iradé de 1902, la voie ferrée serait construite et exploitée par un syndicat international dont la présidence serait dévolue à la Turquie. Le Bagdadbahn serait donc allemand jusqu'à Bagdad ; il serait ottoman ou tout au moins international au delà.

Mais les conventions turco-allemandes de mars 1911 et les faibles concessions que l'Allemagne paraissait faire, n'activèrent pas les pourparlers anglo-turcs, contrairement à ce qu'avaient espéré les milieux officiels de Berlin ! Plusieurs mois se passent et l'accord entre l'Angleterre et la Turquie n'est pas signé. Bien plus, les journaux anglais restent muets sur la question du Bagdad, et si la presse internationale s'en occupe de temps à autre, c'est uniquement à propos des négociations russo-allemandes.

Cependant, en juillet, on apprenait que l'Angleterre avait adressé à la Porte une note dans laquelle elle réclamait l'égalité des diverses puissances devant participer à la construction de la dernière section Bagdad-Golfe Persique. Le Gouvernement britannique ne tenait pas, en effet, à ce que la Turquie ait une part prépondérante dans la Société nouvelle devant construire et exploiter cette partie de la ligne, prépondérance qu'il lui était permis d'acquérir, aux termes de la convention turco-allemande de mars 1911. Il avait dévoilé la secrète pensée de la diplomatie de Ber-

lin qui, en donnant aux Turcs une part plus élevée que celles des autres nations dans l'entreprise, s'assurait toujours ainsi la majorité dans les conseils.

Les propositions anglaises ne furent pas acceptées par la Porte. Une influence occulte s'exerçait-elle auprès du Gouvernement turc pour le pousser à ne pas admettre cette égalité entre les diverses nations coopérant à l'exploitation du dernier tronçon de la ligne ? On ne le sait. Toujours est-il que les diverses entrevues entre l'ambassadeur d'Angleterre à Constantinople et le ministre des Affaires étrangères turc ne firent pas avancer les négociations ; et même, à la fin du mois d'août, on annonçait que l'entente ne paraissait pas pouvoir se faire et que les pourparlers allaient être rompus (1). La rupture n'a jamais été officielle, mais le mois de septembre s'est encore écoulé et l'accord anglo-turc n'a pas été conclu.

Le cabinet anglais persistera-t-il à exiger qu'aucune puissance ne soit favorisée dans le consortium international qui doit exploiter les dernières sections du Bagdad ? Ou bien, au contraire, un terrain d'entente sera-t-il enfin trouvé et la question du Chemin de fer de Bagdad, de son point de départ à son point terminus, sera-t-elle définitivement réglée ? A l'heure où nous écrivons ces lignes, il est encore impossible de le savoir, mais les paroles de sir Edward Grey laissent supposer que

(1) *Petit Méridional*, 30 août 1911.

l'Angleterre est décidée à défendre énergiquement ses droits et qu'elle n'admettra qu'une solution qui lui donnera entière satisfaction.

Section III

LES CONSÉQUENCES DE L'ENTREVUE DE POSTDAM SUR LA POLITIQUE FRANÇAISE DANS LA QUESTION DU BAGDAD

Si lors de l'entrevue de Potsdam l'attitude de la Russie fut sévèrement jugée par la presse française, ce n'était pas tant à cause du consentement russe au Bagdadbahn que pour les conséquences politiques pouvant résulter de cette rencontre. On craignait, en effet, que la Triple-Entente et surtout la Double-Alliance n'eussent reçu un coup fatal. La question du Chemin de fer de Bagdad passait au second plan ; ce qui préoccupait avant tout, c'était la politique européenne. La Russie allait-elle subitement changer de camp, et l'Allemagne aurait-elle trouvé dans le cabinet de Saint-Pétersbourg un précieux ami ? L'article de la *Novoïe Vrémia*, que l'on disait être inspiré par les milieux officiels, le télégramme de Nicolas II au Président de la République, à l'occasion du 1er janvier, télégramme particulièrement chaleureux, et dans lequel le tzar parlait de la « France amie et alliée » ne purent entièrement calmer l'exaltation inquiète des quotidiens français.

Ces appréhensions émurent le Parlement lui-même. M. Lucien Hubert, à la Chambre, quelques mois après M. Gaudin de Vilaine et M. de Lamar-

zelle au Sénat, s'en firent les échos lors de la discussion du budget des Affaires étrangères. L'optimisme de M. Pichon, les paroles rassurantes de M. Cruppi, son successeur au quai d'Orsay, en réponse à ces divers interpellateurs, apaisèrent l'inquiétude persistante (1).

D'ailleurs, si cet accord a surpris la presse française, il n'en a pas été de même pour le Gouvernement, qui le prévoyait depuis longtemps. Pressé de questions par M. Jaurès, M. Pichon a formellement déclaré à la Tribune de la Chambre : « Depuis 1907, des négociations avaient été ouvertes entre le Gouvernement russe et le Gouvernement allemand, ces négociations portaient précisément sur la Perse et sur le raccordement éventuel du Chemin de fer de Bagdad ; de sorte que nous n'avons pas manifesté une surprise extraordinaire, comme on l'a fait dans certains organes de la presse et parfois même dans cette Assemblée (Chambre des députés) à l'occasion des négociations dont il s'agit.

» Dès les premiers mots échangés à Potsdam entre les interlocuteurs, il a été constaté de part et d'autre que la fidélité aux alliances demeurait la base de la politique russe et de la politique allemande. Cette double affirmation a délimité de la façon la plus précise la portée des entretiens qui ont suivi. » (2)

---

(1) *Journal Officiel*, 13 janvier 1911 et 8 avril 1911.
(2) *Journal Officiel*, 13 janvier 1911, p 22, col 2

L'accord russo-allemand ne peut donc changer la politique europenne de la France, mais en sera-t-il de même de sa politique dans la question du Bagdad ? L'opposition russe au Bagdadbahn avait été une des causes principales qui poussèrent, en 1902, le Gouvernement à ne pas accepter les offres allemandes. Cette opposition tombée, la route de Bagdad s'ouvre toute grande à la pénétration allemande ! L'obstacle politique est vaincu, mais les difficultés financières subsistent toujours. Comment l'Allemagne va-t-elle les surmonter ? Sa situation pécuniaire n'a pas changé depuis 1902. Son industrie, son commerce sont allés croissant, mais les capitaux disponibles lui font toujours défaut et l'argent lui manque encore pour établir une voie ferrée de Boulgourlou à Bagdad. Seules, l'Angleterre et la France sont à même, comme en 1902, de satisfaire les besoins allemands. Il est donc à prévoir que la Deutsche Bank s'adressera à nouveau à elles, faisant appel à leurs capitaux. Pour obtenir du Gouvernement anglais l'autorisation d'émettre sur le marché de Londres les titres de Bagdad, l'Allemagne devra lui offrir d'avantageuses compensations, une part largement rémunératrice dans l'entreprise.

Les exigences britanniques qui se sont déjà manifestées à propos des pourparlers anglo-turcs au sujet du dernier tronçon de la ligne, et qui ont empêché la conclusion d'une entente définitive, loin de diminuer, s'accroîtront encore si l'Allemagne sol-

licite le concours des capitaux anglais pour les autres sections de la voie ferrée.

Et la France ? Quelle attitude prendra-t-elle ? L'accord russo-allemand laisse entière notre liberté. L'adhésion de la Russie n'est pas un motif suffisant pour modifier notre politique, pour nous montrer plus conciliants (1). Nous ne devons participer à la construction du Chemin de fer de Bagdad que si l'Allemagne consent à nous accorder, dans l'entreprise nouvelle, la part qui doit nous revenir et dans l'exploitation et dans la direction. Nous tenons la clef essentielle qui ouvrira à la Compagnie de Bagdad la route jusqu'à la capitale de Mésopotamie. Malgré l'adhésion russe, le rail allemand s'arrête impuissant au pied du Taurus : pour gravir la montagne, il n'a plus de ressources. La générosité française peut lui rendre une nouvelle vigueur, mais nous ne devons pas nous laisser entraîner par de vagues promesses, céder à des bénéfices illusoires et donner gratuitement notre concours. Au contraire, bien pénétrés de la pensée que c'est nous-mêmes, que ce sont nos capitaux qui permettront au Bagdadbahn de poursuivre rapidement sa route, nous rappelant, d'autre part, que l'entreprise germanique risque de compromettre sérieusement nos intérêts en Asie-Mineure, nous devons plus que jamais persister dans notre refus de participation tant que les offres alleman-

(1) V. *Journal des Débats*, 11 février 1911 « Le Chemin de fer de Bagdad ».

des ne seront pas avantageuses et rémunératrices. L'accord russo-allemand doit rester pour nous *res inter alios acta,* et « il ne pourrait nous forcer la main que si nous nous laissions démoraliser et si, jetant le manche après la cognée, considérant l'affaire de Bagdad avec un fatalisme excessif, nous nous laissions, sans faire nos conditions, aller à une participation que notre Gouvernement a constamment refusée depuis la fin de 1902 (1). »

C'est là également l'avis de M. Ernest Lemonon, qui demande à ce que la France et l'Angleterre aient maintenant, après l'adhésion russe, une politique identique et solidaire dans cette question du Bagdad afin d'être en mesure de mieux résister aux prétentions allemandes (2).

L'accord russo-allemand ne doit donc modifier en rien l'attitude que, depuis 1903, nous avons adoptée sur la question de Bagdad. Si la Wilhemstrasse persiste à vouloir conserver à cette entreprise son caractère exclusivement allemand du Bosphore à Bagdad, si les concessions qu'elle a faites pour les dernières sections de Bagdad au Golfe Persique ne sont qu'apparentes, en ce sens que l'élément germanique, allié à l'élément turc, aura toujours la prédominance dans la nouvelle Société, nous devons, de notre côté, ne tenant

---

(1) *Questions diplomatiques et coloniales*, 1er mars 1911, article cité, p. 271.

(2) *Revue Bleue*. « L'Angleterre et la situation internationale », par Ernest Lemonon, 4 mars 1911.

aucun compte du consentement russe, continuer à fermer notre marché aux titres du Bagdad et signifier nettement à l'Allemagne qu'elle n'aura notre concours financier que lorsqu'elle sera décidée à le payer à sa juste valeur ; ni ses intrigues, ni ses menaces ne changeront notre politique. Seule, une offre de participation effective et sérieuse aura raison de notre intransigeance.

CONCLUSION

L'étude que nous venons de faire nous a montré à la fois la grandeur de l'œuvre que l'Allemagne rêvait d'accomplir en Asie et la complexité des problèmes politiques et économiques que soulevait la réalisation de cette œuvre. Le Chemin de fer de Bagdad nous est apparu comme le pivot de la politique asiatique de l'Allemagne moderne, de même qu'il a inspiré la diplomatie allemande dans les événements de politique européenne qui se sont déroulés depuis près de trente ans. Par lui nous avons ainsi l'explication de l'attitude de Guillaume II et de son Gouvernement dans la guerre sud-africaine, comme dans celle de Mandchourie, dans les questions de Macédoine et de Crète comme lors des massacres Arméniens, dans leur bonne entente avec la Russie, comme aussi dans leurs agissements contre la France. Toujours, la politique allemande a eu en vue le même but : préparer et ouvrir la route de Bagdad au *Drang nach Osten*.

Et nous avons été forcés de reconnaître avec quelle habileté, avec quelle tenacité, la diplomatie de Berlin a poursuivi l'accomplissement de la tâ-

che qu'elle s'était assignée : Unir le Bosphore au Golfe. Nous avons admiré aussi, l'envergure des desseins allemands consistant à faire revivre au point de vue industriel et agricole toute une région jadis étonamment prospère, aujourd'hui délaissée et inculte.

Mais cette œuvre dépasse les forces de l'Allemagne, et malgré toute sa bonne volonté, elle ne peut en attendre la réalisation, livrée à ses seuls moyens. Elle le sait. A plusieurs reprises elle a fait appel à des concours étrangers. Cependant elle a toujours estimé que le Chemin de fer de Bagdad devait rester, dans la majeure partie de son parcours, une entreprise exclusivement germanique et n'a offert aux nations dont elle sollicitait l'aide financière que des avantages dérisoires, rendant ainsi impossible toute entente, toute collaboration internationale indispensable à la construction de cette voie ferrée asiatique. Et cette intransigeance allemande, nous ne pouvons que la regretter. L'œuvre du Bagdad mérite mieux que de rester dans le domaine de l'hypothèse.

« Il n'est rien de plus triste, s'écriait M. Jaurès à la tribune de la Chambre, de plus humiliant pour le monde moderne que de constater comment l'admirable entreprise des Chemins de fer d'Asie est paralysée, faussée par la mesquinerie des antagonismes nationaux. Il n'y a rien de plus grandiose que la pensée de relier le Bosphore au Golfe Persique, de ressusciter par la vie économique la fécondité de ces plaines, de ces vallées et de ces

plateaux où ont fleuri les civilisations les plus colossales et les plus charmantes à la fois du monde entier, et il semble que tous les peuples civilisés devraient s'entendre pour mener à bien cette œuvre. Mais ils se jalousent, se suspectent, chacun cherche à tirer, au profit de ses groupes de finances ou de ses influences politiques exclusives, tout le bénéfice de l'opération. L'ensemble de l'affaire est ainsi retardé, compliqué, faussé » (1).

Ce jugement porté sur le Chemin de fer de Bagdad par M. Jaurès, correspond bien à la réalité. Oui, il serait souhaitable qu'une entente internationale s'établisse et que d'ici quelques années la voie ferrée sillonne enfin l'Asie Mineure et la Mésopotamie.

L'entreprise est colossale. Une seule puissance en viendra difficilement à bout. Mais si un accord était conclu, si la France, l'Angleterre et l'Allemagne agissaient en commun, si un consortium s'établissait entre elles, alors, à elles trois, elles donneraient à la question du Bagdad une rapide solution. Tant que chacune poursuivra en Turquie d'Asie une politique différente et isolée, l'antagonisme de leurs intérêts augmentera ; chaque jour de retard rend plus profond le fossé qui les sépare, chaque jour de retard compromet davantage la construction du Chemin de fer de Bagdad.

Nous croyons que le Bagdad sera international, ou ne sera jamais. Nous ne pensons pas, comme

(1) *Journal Officiel*, 14 janvier 1911, p. 33, col. 3.

le réclame M. Raymond Perraud (1), que la meilleure solution de la question soit le retour à la Turquie de la concession de 1902. La nationalisation du Chemin de fer de Bagdad par la Jeune-Turquie marquerait l'engloutissement de cette entreprise et on ne doit pas le souhaiter.

Au contraire, il est à désirer que l'Allemagne, comprenant enfin l'impossibilité pour elle d'agir isolément, revienne à des sentiments plus accommodants et offre à la France et à l'Angleterre une garantie assez large pour obtenir leur collaboration, une participation suffisante pour sauvegarder les intérêts de la première en Asie Mineure, les droits de la seconde dans la région du Golfe Persique.

C'est le souhait qu'en terminant nous osons timidement former.

Vergèze, le 15 octobre 1911.

---

(1) *Revue*, 1er mars 1909, article cité, p. 29.

Montpellier, le 26 octobre 1911
Vu : le Doyen de la Faculté,
VIGIÉ.

Montpellier, le 26 octobre 1911
Vu : Le Président de la Thèse,
MOYE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Montpellier, le 26 octobre 1911
Le Recteur,
A. BENOIST.

BIBLIOGRAPHIE

A. — Ouvrages

BÉRARD (Victor). — *Le Sultan. L'Islam et les Puissances.* (Editeur Colin) 1907.

— *La Politique du Sultan.* 4me Edit. Colin, 1900.

CHÉRADAME (André). — *La question d'Orient. La Macédoine. Le Chemin de fer de Bagdad.* (Editeur Plon) 1903.

CHOLET (de). — *Voyage en Turquie d'Asie, Arménie, Kurdistan et Mésopotamie.* (Editeur Plon) 1892.

DEHN (Paul). — *Deutschland und die Orientbahnen.* (Editeur G. Frantz-Munich) 1883.

HENRY (René). — *Des Monts Bohêmes au Golfe Persique. L'Asie Turque et le Chemin de fer de Bagdad.* (Editeur Plon) 1908.

MOYE. — *Les relations diplomatiques de la France et de l Allemagne.* (Cours de droit international public, 1907-1908.)

PRESSEL (Von). — *Les Chemins de fer en Turquie d'Asie.* (Editeur Orell-Füssli. Zurich, 1902)

REY (Alexis) *Statistique des principaux résultats de l'Exploitation des Chemins de fer de l Empire Ottoman pendant l'exercice* 1898 (Constantinople, 1899).

— *Id... pendant l'exercice* 1899 (Constantinople, 1900).

ROHRBACK (Paul). — *Die Bagdadbahn.* Edition de 1902.

SCHNEIDER. — *Die Deutsche Bagdadbahn.* Edition de 1900.

SEIGNOBOS (Ch). — *Histoire politique de l'Europe contemporaine. Evolution des partis et des formes politiques* 1814-1896. (Editeur Colin. 2e Edition. 1899).

TARDIEU (André). — *Questions actuelles de politique étrangère en Europe.* (Editeur Alcan) 1907.

VERNEY (Noël) et DAMBMANN (Georges). — *Les puissances étrangères dans le Levant, en Syrie et en Palestine.* (Editeurs Guillaumin et Rey) 1900.

VITAL-CUINET. — *La Turquie d'Asie.* Tome III

YUNG (Eugène). — *Les puissances devant la Révolte Arabe.* (Editeur Hachette) 1906.

B. — Revues et Publications

Revue Politique et Parlementaire. — Nos du 10 Décembre 1898. — 10 Octobre 1908. — 10 Janvier, 10 Février, 10 Avril 1911.

Revue de Paris. — Nos du 1er Janvier, 1er Décembre, 15 Décembre 1906. — 15 Mai, 1er Juin, 1er Juillet 1907. — 1er Avril, 15 Avril, 1er Mai 1911.

Revue des Deux Mondes. — Nos du 15 Mai, 1er Octobre, 15 Décembre 1905. — 1er Avril 1907.

Revue Politique et littéraire ou Revue Bleue. — Nos du 16 Mars 1899. — 24 Mai 1902. — 6 Avril, 18 Mai, 25 Mai, 15 Juin 1907. — 4 Mars 1911.

Questions diplomatiques et Coloniales. — Nos du 1er Mars 1903. — 1er Janvier 1907. — 1er Mars, 16 Mars, 1er Avril, 16 Avril 1911.

Revue (Ancienne Revue des Revues). — Nos du 1er Août 1902. 1er Juin 1905. — 1er Mars 1909.

Grande Revue. — Nos du 10 Avril et du 10 Mai 1911.

Le Correspondant. — N^os^ du 25 Mars, 10 Avril, 10 Mai 1911.

Annales de Géographie. — N^os^ du 15 Juillet 1899. — 15 Mai 1901. — 15 Mai 1902.

Revue de Géographie. — N^os^ d'Avril, Mai, Juin 1902.

Revue hebdomadaire. — N° du 10 Décembre 1910.

Le Tour du Monde. — N^os^ du 9 Septembre 1905. — N^os^ 17, 38 de 1910. — N^os^ 4, 10, 23 de 1911.

Etudes. — N° du 5 Juin 1902.

Revue du Cercle Militaire. — N^os^ du 22 Mars, 29 Mars 1902.

Larousse Mensuel Illustré. — Supplément d'Avril 1911.

La Réforme Economique. — N° du 26 Août 1911.

Bulletin du Comité de l'Asie Française. — N^os^ d'Avril 1901, Février 1902 et Septembre 1905.

L'Opinion. — N° du 1^er^ Avril 1911.

Revue hebdomadaire du Journal des Débats politiques et littéraires. — N° du 25 Août 1911.

Revue Asien. — N^os^ d'Octobre 1901 et d'Avril 1902.

Internationale Revue über die gesammten Armeen und Flotten. — Mars 1902. (Editeur Von Vitzleben, à Dresden).

C. — Journaux

Journal Officiel. — N^os^ du 22 Janvier, 24 Janvier, 25 Mars 1902. — 12 Mars, 20 Novembre 1903. — 13 Janvier, 14 Janvier, 7 Avril, 8 Avril 1911.

Le Temps. — 6 Avril 1905. — 3 Janvier, 5 Janvier, 14 Février, 19 Août, 21 Août 1911.

Journal des Débats. — 10 Février, 11 Février, 12 Février, 25 Février, 10 Mars 1911.

La République Française. — 27 Mars, 4 et 5 Avril, 20 Août, 14 Décembre 1904. — 18 Janvier, 5 Mars, 30 Avril, 10 Septembre 1905.

L'Eclair. — 18 Mars 1908. — 29 Avril 1909. — Mois de Septembre 1910. — de Février, de Mars, d'Avril et d'Août 1911.

Le Petit Méridional. — 16 Juin, 29 Octobre 1908. — 10 et 11 Septembre, 25 Octobre, 2, 6, 9, 10 et 23 Novembre 1910. — Mois de Février, de Mars, d'Avril et d'Août 1911.

L'Humanité. — 17 Mars, 22 Avril 1911.

Le Matin. — 12 Février 1908. — 15 Août 1911.

La Liberté. — 4 et 6 Août 1902

Le Nouvelliste Financier. — 7 Juillet 1911.

Les Nouvelles. — 26 et 27 Janvier 1910.

Le Petit Parisien. — 4 Février 1911.

La Dépêche Coloniale. — Novembre et Décembre 1905.

Le Globe. — 17 Janvier 1911.

Le Times. — 11 Février 1911.

L'Evening-Times. — 6 Janvier 1911.

Die Zeit. — 30 Janvier 1902.

Alldeutsche Blätter. — 17 Novembre 1899.

La Gazette de Francfort. — 25 Avril 1907. — Août 1911.

La Gazette de Voss. — 17 Août 1911.

La Gazette de Cologne. — 4 et 20 Février 1911.

La Gazette de l'Allemagne du Nord. — 5 Mars 1911.

La Deutsche Zeitung. — Décembre 1899. — Novembre 1902.

La Nouvelle Presse de Vienne. — 4 Janvier, Août 1911.

La Rossya. — 20 Août 1911.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

L'HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD

Pages

CHAPITRE PREMIER. — LA PÉNÉTRATION ALLEMANDE EN TURQUIE 7

I. Déclin de l'influence française à Constantinople et introduction de l'influence allemande, — II. Pourquoi les Allemands se sont-ils implantés en Turquie ? — III. Comment ils y sont parvenus. — IV. Les résultats d'une pareille politique.

CHAPITRE II. — L'HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD. — LES DIVERS PROJETS. — LE TRACÉ DU NORD — LE TRACÉ DU CENTRE 32

Section I. — *Historique du chemin de fer de Bagdad.* — I. Les nombreux projets. — II. Les concessions françaises en Turquie. — III. La mainmise allemande. — IV. Construction du réseau d'Anatolie. — V. L'iradé de 1881. Création de la Société d'Anatolie.

Section II. — *Le tracé du Nord et le tracé du Centre.* — I. Les plans de von Pressel. — II. Les avantages du tracé du Nord. — III. L'opposition de la Russie. — IV. Le tracé du Centre. — V. L'opposition anglaise.

Pages

CHAPITRE III — L'IRADÉ DE 1902 ET LA CONVENTION DE 1903 64

I. La politique de Guillaume II vis-à-vis de l'Angleterre, de la Russie et de la France de 1893 à 1902. — II. Les missions d'étude. — L'accord de 1899. — III. L'iradé de 1902. — IV. Les avantages obtenus par les Allemands. — V. La situation des autres puissances en face de la convention turco-allemande de 1903. — VI. La faute des diplomaties étrangères.

CHAPITRE IV. — LE TRACÉ DU SUD. — LES INTÉRÊTS TURCS ET ALLEMANDS DANS LE CHEMIN DE FER DE BAGDAD — LE CARACTÈRE NETTEMENT ALLEMAND DE L'ENTREPRISE 99

Section I. — *Le tracé du Sud.* — I. La ligne principale et ses embranchements. — II. Tête de ligne et point terminus. — III. L'incident de Koweit. — IV. La construction de la première section de la ligne.

Section II. — *Les intérêts turcs et allemands dans le Chemin de fer de Bagdad.* — I. Les intérêts turcs : politiques, militaires, économiques. — II. Les intérêts allemands : économiques, politiques.

Section III. — *Le caractère nettement allemand de l'entreprise.* — I. L'opinion de la presse et des hommes d'Etat allemands. — II. Le Bagdad pourra-t-il conserver son caractère exclusivement allemand ?

DEUXIÈME PARTIE

ÉTUDE TECHNIQUE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE DU CHEMIN DE FER DE BAGDAD

CHAPITRE PREMIER. — LE POINT DE VUE TECHNIQUE. 131

Section I. — *Les difficultés de l'entreprise.* — I. Difficultés relatives au terrain : *a*) la traversée du Taurus et de l'Amanus ; *b*) la traversée du pays des Fleuves. — II. Difficultés relatives à la construction proprement dite : *a*) les matériaux ; *b*) les ouvriers.

Section II. — *L'écartement de la voie.* — I. Voie unique ou voie double ? — II. Du grand ou du petit écartement ? — Avantages de la voie étroite. — III. Appréciation générale sur la voie étroite. — IV. Inconvénients de la voie étroite. — V. Pour quels motifs les allemands ont-ils adopté le grand écartement ?

Pages

Section III. — *La vitesse.* — I. La vitesse prévue. — II. La vitesse probable sur le Bagdad.

CHAPITRE II. — LE POINT DE VUE FINANCIER..... 159

Section I. — *Le coût de l'entreprise.* — I. Les frais de construction : *a*) acquisition des terrains ; *b*) acquisition des matériaux ; *c*) salaires de la main-d'œuvre. — II. Diverses évaluations du coût de construction du Bagdadbahn. — III. Les frais d'exploitation.

Section II. — *Les recettes probables.* — I. Les résultats des diverses voies ferrées exploitées en Turquie d'Asie. — II. Les sources de recettes du Bagdadbahn : *a*) les voyageurs ; *b*) la Malle des Indes ; *c*) le transport en transit ; *d*) les entreprises adjacentes ; *e*) le trafic local.

CHAPITRE III. — LE POINT DE VUE ÉCONOMIQUE..... 192

Section I. — *L'Industrie.* — I. Les richesses minières de la Turquie d'Asie. — II. La renaissance industrielle semble facile.

Section II. — *Le Commerce.* — I. Le commerce actuel du réseau d'Anatolie. — II. Le rail développera le commerce. — III. Les concurrents du chemin de fer de Bagdad.

Section III. — *L'Agriculture.* — I. L'état actuel des pays traversés par la future ligne. — II. L'état futur. — III. Les Allemands réussiront-ils dans leur œuvre de renaissance agricole ? — IV. La question de l'irrigation. — V. La question de la colonisation.

Appendice. — Conclusion financière sur le chemin de fer de Bagdad. — Les conditions nécessaires au succès du Bagdadbahn.

CHAPITRE IV. — OU TROUVER LES FONDS NÉCESSAIRES A L'ENTREPRISE DU BAGDAD?..... 235

Section I. — *De la garantie kilométrique.* — Sur quoi gager cette garantie ? *a*) le relèvement des dîmes ; *b*) les monopoles ; *c*) le boni de la ligne Haïdar-Pacha-Angora ; *d*) l'unification de la dette ottomane ; *e*) le relèvement des tarifs douaniers.

Section II. — *Les offres allemandes aux capitaux étrangers* — I. L'accord de 1899. — II. Les Conventions de 1902 et 1903. — III. L'échec de ces conventions. — IV. Comment expliquer l'exagération des prétentions allemandes ?

Pages

TROISIÈME PARTIE

LES INTÉRÊTS ET LA POLITIQUE DE LA FRANCE DANS LA QUESTION DU BAGDAD

CHAPITRE PREMIER. — DES INTÉRÊTS FRANÇAIS DANS L'AFFAIRE DU BAGDAD 269

Section I. — *Les pertes françaises dans le Bagdadbahn.* — I. Quels sont les intérêts français en Orient ? — II. La pénétration allemande en Turquie d'Asie menace de ruiner l'influence française. — III. Les répercussions de l'entreprise allemande en France même.

Section II. — *Les profits français dans la construction du Chemin de fer de Bagdad* — I. Les bénéficiaires français de la future entreprise ; *a*) les banquiers ; *b*) les industriels ; *c*) les porteurs de titres.

Section III. — *Devons-nous engager nos capitaux dans le Bagdadbahn ?* — 1re opinion : Nous devons aider l'Allemagne ; 2e opinion : Nous devons nous abstenir ; 3e opinion : Nous devons concourir financièrement au Bagdadbahn pour sauver notre prestige et notre dignité. — Conclusion.

CHAPITRE II. — LA POLITIQUE FRANÇAISE DANS LA QUESTION DU BAGDAD 303

Section I. — *L'attitude de la France.* — I. Les fautes commises. — II. Le rôle de M. Rouvier. — III. La politique de M. Delcassé — IV. La diplomatie de M. Constans. — V. L'explication de cette diplomatie.

Section II. — *Les répercussions extérieures de notre politique.* — I. L'irritation de la Russie contre la politique française — II. L'opinion de la presse française sur l'attitude de la Russie. — III. L'Angleterre et notre politique au sujet du Bagdad.

CHAPITRE III. — BAGDAD CONTRE MAROC 335

Section I. — *Peut-il y avoir une relation entre les deux questions ?* — I. L'opinion de M. Victor Bérard. — II. La relation paraît exister. — III. Les Allemands songeaient au troc Bagdad-Maroc.

Section II. — *Le troc Bagdad-Maroc est-il acceptable ?* — I. Certains journaux et certains auteurs français le préconisent. — II. Le troc Bagdad-Maroc ne nous paraît pas désirable. — Conclusion.

Pages

QUATRIÈME PARTIE

L'ENTREVUE DE POTSDAM ET SES CONSÉQUENCES

CHAPITRE PREMIER. — LA QUESTION DU BAGDAD DEPUIS L'IRADÉ DE 1902 A L'ENTREVUE DE POTSDAM... 361

Section I. — *Le chemin de fer de Bagdad et la politique allemande en Turquie depuis l'iradé de 1902 aux Conventions de 1908.* — Les progrès des Allemands en Turquie depuis 1902 ; *a*) leur apparition commerciale à Bagdad et à Bassorah ; *b*) l'évadé de 1907.

Section II. — *Les Conventions de 1908.* — I. La convention du 23 décembre 1907. — L'augmentation du capital de la Société. — II. La convention du 25 mai 1908 ; *a*) concessions nouvelles ; *b*) emprunts nouveaux ; *c*) la garantie kilométrique. — III. Critique de ces conventions.

Section III. — *La situation allemande en Turquie après la Révolution Jeune-Turque.* — I. Les premières dispositions du nouveau régime. — II. L'habileté allemande. — III. L'affaire de l'emprunt turc. — IV. Conservation de l'influence allemande en Turquie.

CHAPITRE II. — LA RENCONTRE DES DEUX EMPEREURS 388

Section I. — *La politique allemande vis-à-vis de la Russie depuis le début du XIX^e^ siècle.* — I. Les rapports russo-allemands au cours du XIX^e^ siècle. — II. La cause des sympathies russo-allemandes. — III. Les intérêts de la Russie et de l'Allemagne ne sont opposés qu'en Asie.

Section II. — *L'entrevue de Potsdam.* — I. Les préparatifs de l'entrevue. — II. Le discours du chancelier. — III. Les inquiétudes de la presse anglaise et française. — IV. L'article du *Novoïe-Vremia*. — V. Les révélations de l'*Evening-Times*. — VI. La continuation des pourparlers. — VII. La signature de l'accord.

CHAPITRE III. — L'ACCORD INTERVENU..... 412

I. Différence entre le texte officiel et le texte de l'*Evening-Times*. — II. Le texte de l'accord. — III. Sa portée. — IV. Ce que la Russie a gagné dans son entente avec l'Allemagne. — V. Les engagements pris par la Russie. — VI. L'adhésion russe au Bagdad. — VII. Appréciation de cet accord.

Pages

CHAPITRE IV. — Les conséquences internationales de l'entrevue 438

Section I. — *La Turquie et l'accord russo-allemand.* — I. L'accord allemand fut mal interprété en Turquie. — II. Le rôle de l'ambassadeur allemand. — III. Les Conventions turco-allemandes de mars 1911. — IV. Portée de ces conventions.

Section II. — *L'entrevue de Potsdam et l'Angleterre. — Les négociations anglo-turques.* — I. L'accord russo-allemand jugé par la presse britannique. — II. Les pourparlers anglo-turcs. — III. Les déclarations de Sir Edward Grey. — IV. Les prétentions anglaises et l'arrêt des pourparlers.

Section III. — *Les conséquences de l'entrevue de Potsdam sur la politique française dans la question du Bagdad.* — I. Emotion soulevée en France par l'accord russo-allemand. — II. L'attitude de la France dans l'avenir. — III. La France ne doit pas céder aux demandes de l'Allemagne sans obtenir une large participation. — Conclusion.

Conclusion 465

Bibliographie 469